



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

19

10170. a. 2. 4.

CHEMIN DE FER DU NORD.



DE PARIS

A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE

PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Richard P. B.
—
H



PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
rue Racine, 28, près de l'Odéon.



3
LES CHEMINS DE FER, PAR RICHARD.

CHEMIN DE FER DU NORD.



DE PARIS

A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE

PAR LILLE ET VALENCIENNES,

**AVEC CONTINUATION INDICATIVE DU RÉSEAU BELGE JUSQU'À ANVERS
ET OSTENDE, AU NORD,
JUSQU'À LIÈGE ET COLOGNE, AU MIDI.**

ITINÉRAIRE

CONTENANT

**La description géographique, historique et archéologique, station par station
de toutes les localités traversées par le rail-way, ainsi que de celles
situées à droite et à gauche du chemin de fer; l'indication
des moyens de correspondance, des hôtels, auberges, etc.;
une notice sur les curiosités, le commerce, la population
de chaque endroit, etc.;**

PRÉCÉDÉ D'UN

**EXTRAIT DES RÈGLEMENTS ADMINISTRATIFS ET DE POLICE
applicables au Chemin de fer du Nord,**

SUIVI DU

**TABLEAU COMPLET DES HEURES DE DÉPART,
du prix des places et des distances**

**de Paris à Lille et aux stations intermédiaires, ainsi que des principales
stations entre elles;**

ET DU

**TARIF POUR LE TRANSPORT DES BAGAGES,
Articles de messagerie, Chevaux, Voitures, Chiens, Finances,**

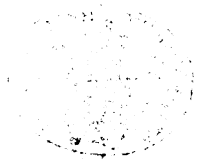
AVEC DEUX JOLIES CARTES DESSINÉES PAR A.-H. DUFOUR.

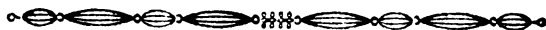


PARIS.

**A la Librairie des Voyageurs,
CHEZ L. MAISON, ÉDITEUR,
RUE CHRISTINE, 3.**

48
2 5
635.





INTRODUCTION.

La construction du chemin de fer du Nord a été exécutée en vertu de la loi du 11 juin 1842, qui, en déterminant le nombre et le parcours des grandes lignes de fer destinées à former le réseau français, a mis à la charge de l'État les terrassements, la maçonnerie et l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de ces chemins.

Une loi subséquente du 15 juillet 1845 autorisa la mise en adjudication du chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique, et le 9 septembre de la même année, la compagnie Rothschild, formée au capital de 200 millions, en obtint la concession pour un bail de 38 années.

Ce chemin, dont l'étendue totale est de 309 kilom., traverse six départements, la Seine, Seine-et-Oise, l'Oise, la Somme, le Pas-de-Calais et le Nord : il va directement par les villes de Saint-Denis, Pontoise, Clermont, Amiens et Arras à Douai où il se divise en deux embranchements, se dirigeant chacun sur la Belgique par Lille et Valenciennes, et se ralliant aux che-

mins de fer belges à Mouscron et Quiévrain. Sa construction a été dirigée par MM. Onfroy de Bréville et Busche, ingénieurs en chef au corps royal des ponts et chaussées; elle a coûté 90 millions montant des crédits votés par les chambres, à la condition que la compagnie concessionnaire en opérerait le remboursement à l'État. En outre, il a été dépensé pour frais de premier établissement touchant le matériel de transport, celui de la voie et autres frais, 25,421,252 francs, — ce qui porte la dépense générale au chiffre de 115 millions 421,252 francs.

Le matériel de transport est considérable, il se compose de :

175	locomotives,
650	voitures et wagons de service,
700	wagons pour le transport des marchandises,
1000	wagons pour le transport de la houille,

et forme un total de 2350 voitures et wagons.

Toutes les voitures sont couvertes et jouissent d'un système d'aérage très-utile pour les longs voyages.

Celles de première classe sont fermées avec glaces, il y règne beaucoup de luxe et de commodité, elles sont divisées en trois compartiments, et chaque intérieur contient 8 places.

Les voitures de seconde classe sont commodes, mais l'exiguïté des ouvertures de fenêtre est un inconvénient pour la vue qui réclame des modifications.

Les voitures de troisième classe peuvent contenir 38 voyageurs; elles sont sans divisions intérieures, diffèrent en cela de celles des autres chemins, et sont fermées avec des rideaux en cuir.

Une convention entre l'administration du chemin de fer du Nord et M. Masui, directeur des chemins de fer

belges, a réglé les relations de service entre les deux exploitations. Il en résulte que les voitures françaises de première et de deuxième classe font le trajet entier entre Paris et Bruxelles de manière à éviter tout déplacement aux voyageurs. Les deux administrations font un échange de coupons afin de permettre la délivrance des places jusqu'à destination pour les deux pays, mais seulement pour les stations principales, en France: de Paris, Amiens, Arras, Douai, Lille, Valenciennes, Tourcoing et Roubaix; et en Belgique: de Quiévrain, Mons, Bruxelles, Mouscron, Tournay, Courtrai, Gand, Ostende et Malines.

Les bagages s'inscrivent également pour la même destination; la remise s'en opère aux stations de Lille et Valenciennes, entre les gardes des convois français et belges.

Là ne se bornent pas les avantages que présente la circulation sur le chemin de fer du Nord.

Un service réglé d'omnibus transportera les voyageurs qui s'arrêteront à la station de *Saint-Denis* dans toutes les communes qui convergent autour de cette ville, telles que: Épinay, Groslay, Villetaneuse, Saint-Brice, Pierrefitte, Écouen, Villiers-le-Bel, Sarcelles, Roissy et Louvres.

Enghien desservira Montmorency, Montlignon, Saint-Prix, Aumont et Saint-Leu-Taverny.

Pontoise et *Beaumont* auront aussi leur service de banlieue.

Saint-Leu conduira à Chantilly et à Senlis.

Beauvais convergera tant sur la station de *Beaumont* que sur celle de *Clermont*.

Un service de bateaux à vapeur mettra en rapport la station de *Creil* avec Compiègne et Soissons.

Breteuil, *Montdidier*, *Eu*, *Grandvilliers*, *Roye* et

Saint-Quentin communiqueront au moyen d'un service des messageries royales et générales.

Des voitures de ces entreprises desserviront pour la station d'*Amiens* : Péronne, Abbeville, Montreuil, Boulogne et Saint-Acheul.

Pour la station d'*Arras* : Béthune, Saint-Omer, Calais, Cambrai et Doullens.

Et pour la station de *Lille* : Dunkerque.

Pour compléter son réseau de correspondance, le chemin de fer du Nord communiquera par Valenciennes et Bruxelles avec les services privilégiés de la Hollande.

Calais, *Arras*, *Bruxelles*, *Liège*, *Aix-la-Chapelle*, *Cologne* et les bateaux à vapeur du Rhin seront également en rapport.

Les services de *Boulogne* et de *Calais* présenteront de semblables facilités : des bateaux à vapeur feront le service de *Boulogne* à *Folkstone* et de *Calais* à *Douvres*; le prix sera égal pour les deux traversées; il le sera aussi sur les chemins de fer de *Douvres* et de *Folkstone* à *Londres*. Enfin l'on pourra arrêter ses places à *Londres* comme à *Paris* pour le trajet entier entre les deux capitales.

Telles sont les mesures adoptées par la compagnie du Nord pour faciliter les relations des différents pays compris dans le rayon civilisateur et pour donner à son chemin toute l'importance que mérite la première ligne française exploitée sur une étendue aussi considérable.

Il reste à citer le nom des hommes qui ont concouru à cette grande œuvre.

Le conseil d'administration formé pour apprécier tous les travaux de la compagnie a délégué ses pouvoirs généraux à un comité de direction composé de cinq membres; ce sont :

INTRODUCTION.

MM. Ph. Hottinguer.
A. Thurneysen.
Marquis Dalon.
M. Caillard aîné.
Émile Pereire.

MM. Thibaudau, secrétaire de la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, et Isaac Percire, sous-directeur des chemins de Saint-Germain et Versailles rive droite, sont les conseils administratifs du chemin du Nord.

M. E. Clapeyron en est l'ingénieur-conseil.

En outre, il a été organisé pour l'exploitation, trois grandes divisions, correspondant chacune aux trois principaux services à la tête desquels il a été placé un ingénieur.

M. Petiet a été nommé ingénieur de l'exploitation ;

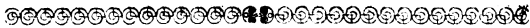
M. Lechatelier, ingénieur du matériel et de l'atelier ;

M. Maniel, ingénieur de l'entretien et de la surveillance du chemin.

EMBRANCHEMENTS.

Le chemin de fer de Paris à la frontière de Belgique possède les embranchements d'*Amiens à Boulogne* et de *Lille à Calais* et à *Dunkerque*. Les travaux de ces chemins accessoires n'étant que peu avancés, et l'époque de leur exploitation n'ayant point encore été fixée, il n'en sera point autrement parlé, quant à présent, dans le Guide des voyageurs sur le chemin de fer du Nord.





MESURES RELATIVES A LA SURETÉ DES VOYAGEURS

SUR LE CHEMIN DE FER DU NORD.



EXTRAIT DU RÈGLEMENT DE POLICE.



Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, et d'y circuler ou d'y stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ou objets quelconques ;

3° D'y introduire, faire circuler ou stationner des chevaux, voitures ou bestiaux.



Il est défendu aux voyageurs d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle indiquée par leur billet.

Il n'est pas permis d'entrer dans les voitures ou d'en sortir, autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur du chemin de fer.



Il est défendu de passer d'une voiture dans une autre, de se tenir debout dans les voitures, de se pencher en dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans ou sur les voitures, et dans les gares et salles d'attente des stations.



L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne qui serait en état d'ivresse ou vétue de manière à salir ses voisins ;

2° A tous individus porteurs de fusils chargés ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Tout individu porteur d'un fusil devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, justifier que son fusil n'est pas chargé.



Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs ; toutefois, la Compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés en quelque saison que ce soit.



Chaque train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes. Conformément au cahier des charges, toutes les voitures doivent être couvertes.



Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement.



Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide ; elles devront être commodes et pourvues de tout ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.



Les voitures des trains seront liées entre elles par une double chaîne ; chaque voiture portera à l'avant et à l'arrière des tampons garnis à ressorts, et placés au même niveau pour amortir, autant que possible, l'effet des chocs imprévus.



Les locomotives devront toujours être en tête des trains et jamais à l'arrière.



Les convois de voyageurs, sauf dans des cas tout à fait ex-

ceptionnels, comme une affluence imprévue de voyageurs, ne devront jamais être remarqués par plus d'une locomotive. Lorsqu'il sera indispensable de recourir à l'emploi simultané de deux ou d'un plus grand nombre de locomotives, il devra toujours y avoir, entre le tender et la première voiture du train, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées; et, dans ce cas, la vitesse du convoi ne devra dépasser, en aucun point du trajet, vingt-quatre kilomètres par heure.



Les cantonniers, gardes et autres agents du chemin de fer devront faire sortir toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque partie que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.



Le train ne se mettra en marche qu'après que le signal aura été donné par le chef de station; ce signal ne sera donné que lorsque toutes les portières seront fermées.



A l'approche des stations, le mécanicien devra ralentir la marche de la locomotive; il fera en même temps jouer le sifflet à vapeur, pour avertir de l'approche du train, et toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas parfaitement libre.



La mise en mouvement d'une locomotive devra toujours être précédée d'un coup de sifflet.

Un coup de sifflet prolongé indiquera l'approche d'une machine ou d'un train. Ce signal devra toujours être fait à l'entrée des courbes et des stations, et aux principaux passages à niveau, lorsqu'il y aura des personnes sur la voie.

En temps de brouillard, on devra faire fréquemment usage du sifflet.

Deux coups de sifflet, brefs et saccadés, ordonnent aux conducteurs de trains de serrer les freins, aussi promptement que possible.

Un seul coup de sifflet, lorsque les freins seront serrés, annoncera qu'il faut les desserrer.



Des machines, dites de secours ou de réserve, devront être
1.

constamment en feu dans les stations principales, et seront prêtes à partir, en cas d'accident ou de retard.

Lorsque les trains attendus à ces stations ne seront point en vue *vingt minutes* après l'heure fixée pour leur arrivée, la machine de secours partira, pour aller à leur rencontre, sur la voie qui n'est pas celle par laquelle le train doit venir, elle fera route jusqu'à ce qu'elle ait rencontré le train en détresse. Elle communiquera alors avec lui, et continuera jusqu'au point où elle trouvera une aiguille qui lui permettra de changer de voie. Elle opérera alors ce changement et reviendra sur la voie où est le train, elle le prendra, soit en avant, soit en arrière, suivant les circonstances, le conduira ainsi jusqu'à la station d'où elle sera partie et où des mesures seront prises pour faire arriver le train à sa destination.

Aussitôt qu'une machine aura quitté sa station pour porter secours à un train, il en sera allumé immédiatement une autre, qui ne devra être éteinte que lorsque la première sera rentrée.



Il y aura constamment, dans chacune de ces stations, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra, d'ailleurs, être toujours muni d'une prolonge et de deux crics.



Des extraits, pour ce qui concerne les dispositions à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.



Il sera tenu, dans chaque station, un registre coté et parafé par le maire du lieu, pour recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la Compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.



Boîtes de secours.

Il existe dans chaque station une boîte de secours destinée à donner les premiers soins aux blessés en cas d'accident, et un brancard pour les transporter.

LOI

SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER,

DU 15 JUILLET 1845.



TITRE III.

Des mesures relatives à la Sûreté de la circulation sur les Chemins de Fer.

XVI.

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la reclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

XVII.

Si le crime prévu par l'article xvi a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupable du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

XVIII.

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article xvi, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace

aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

XIX.

Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement cause sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

XX.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

XXI.

Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours à un mois.

XXII.

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers,

du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

XXV.

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

XXVI.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.— (Art. 463 du C. P.) Dans tous les cas où la peine d'emprisonnement est portée par le présent Code, si le préjudice causé n'excède pas vingt-cinq francs, si les circonstances paraissent atténuantes, les tribunaux sont autorisés à réduire l'emprisonnement même au-dessous de six jours, et l'amende même au-dessous de 16 francs. Ils pourront aussi prononcer séparément l'une ou l'autre de ces peines, sans qu'en aucun cas elle puisse être au-dessous des peines de simple police.



CHEMIN DE FER
DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE,
PAR DOUAI,
et les Embranchements de Lille et de Valenciennes.

STATIONS DE PARIS A DOUAI.	Kilo-	STATIONS de l'embranchement DE LILLE.	De DOUAI à :	Kilo-	
	mètres.			mètres.	
Paris.	»	STATIONS de l'embranchement DE LILLE.	De DOUAI à :		
Saint-Denis.	7			Leforest.	7
Enghien.	42			Carvin.	13
Ermont.	46			Séclin.	22
Herblay.	22			Lille.	32
Pontoise.	29			Roubaix	42
Auvers.	34			Tourcoing.	44
Isle-Adam.	40			Mouscron.	50
Beaumont.	46				
Boran.	53				
Saint-Leu	61				
Creil.	68				
Liancourt.	75				
Clermont.	83				
Saint-Just.	97				
Breteuil	112	STATIONS de l'embranchement DE VALENCIENNES.	De DOUAI à :		
Ailly.	129			Montigny.	9
Boves.	139			Somain.	15
Amiens.	148			Wallers	24
Corbie.	163			Raismes.	30
Albert.	179			Valenciennes.	36
Achiet.	198			Bianc-Misseron.	47
Boileux.	207			Quiévrain.	48
Arras.	215				
Rœux.	225				
Vitry.	231				
Douai.	241				



ITINÉRAIRE.



L'Embarcadère du chemin de fer du Nord est situé dans le clos Saint-Lazare, au sommet de la pente des rues du Faubourg-Poissonnière et Hauteville, non loin de l'église Saint-Vincent-de-Paul. Son entrée principale est sur la rue des Abattoirs, vis-à-vis celle des Magasins.

La façade qui existe de ce côté rappelle par sa simplicité et son étendue, l'aspect extérieur des gares de Rouen et du boulevard de l'Hôpital; le bâtiment principal est percé de huit grandes fenêtres arrondies, un pavillon à chaque extrémité forme une légère saillie; chacun de ces pavillons porte dans son fronton un large cadran, l'un sert à une horloge, l'autre est destiné à indiquer les heures de départ des convois; cette façade est précédée d'une immense cour fermée sur le devant par une grille; les côtés latéraux de cette cour sont bordés de galeries couvertes qui conduisent au vestibule contenant les bureaux de distribution des billets et précédant les salles d'attente; il est à regretter que ces galeries ne soient point en rapport avec l'ensemble imposant du monument.

Le débarcadère se compose d'une grande halle rectangulaire, sous laquelle se trouvent six voies et deux larges quais séparés l'un de l'autre de manière à ce que le départ et l'arrivée se fassent sur des côtés différents de la gare. Cette mesure empêchera toute espèce de

confusion et mettra les voyageurs et les agents de la compagnie à l'abri des accidents. Cette gare est entièrement couverte par une toiture en zinc supportée par un système de ferme des plus ingénieux.

Sur le côté droit de l'embarcadère est une vaste cour où se fait le déchargement des bagages ; elle communique par une large baie avec une salle d'attente où les voyageurs arrivant reçoivent les paquets dont ils ont confié le transport à l'administration du chemin. Ce nouveau mode de distribution des bagages est une grande amélioration, car tout le monde a été à même de juger l'imperfection de ce service sur les autres chemins.

Une autre cour ménagée pour le camionnage, les diligences, les malles-postes et autres voitures est encore d'une grande utilité.

Enfin, à gauche de l'embarcadère, la compagnie fait élever une gare annexe qui sera destinée aux départs et aux arrivées des convois qui desserviront les stations situées entre Paris et Pontoise, pour lesquelles il sera ultérieurement établi un service spécial.

Les abords de l'embarcadère sont des plus faciles, une place et des rues nouvelles ont été ouvertes en même temps que l'on exécutait les travaux d'établissement du chemin ; ces voies nouvelles sont achevées et encore dépeuplées, mais le développement des relations de toute nature que cette vaste entreprise va faire naître dans le nouveau quartier Poissonnière, fondé en 1825 par M. Laffitte, en fera désormais un centre de population dans lequel domineront l'activité, l'intelligence et la richesse.

Comme toutes les autres entreprises de chemins de fer, l'administration du chemin du Nord a établi un service d'omnibus qui transportent des principaux points de Paris les voyageurs à son embarcadère ; en outre, plusieurs lignes de l'entreprise générale des omnibus desservent également le même chemin. (*Voir à la fin le tableau du service.*)

En quittant l'embarcadère, on traverse le chemin de rond et le boulevard extérieur *Saint-Ange* sous un

court tunnel que l'on quitte pour entrer dans la commune de *La Chapelle Saint-Denis*; ce village qui n'est séparé du faubourg Saint-Denis, dont il paraît être la continuation, que par la barrière des Vertus, doit son origine à une petite chapelle élevée sur son territoire en l'honneur de sainte Geneviève, patronne de Paris.

La célèbre foire du *Landit* se tenait à La Chapelle Saint-Denis.

En 1368, Charles le Mauvais, aidé des Anglais, brûla entièrement ce village. La faction dite des *Armagnacs* en fit autant en 1418, après l'avoir pillé. En mars 1814, La Chapelle fut le dernier point de la défense organisée autour de Paris, qui résista aux forces combinées des armées alliées; ce fut le général Kleist, aidé des Anglais, qui s'en empara, et le 3 mai suivant Louis XVIII en partit à midi pour faire son entrée solennelle dans Paris.

Ce village est la patrie de Claude Emmanuel Luillier, surnommé *Chapelle*, et connu particulièrement par le charmant *Voyage de Chapelle et Bachaumont*. Ce poète aimable, fils naturel d'un maître des comptes, était l'ami et quelquefois le conseiller de Racine, Molière, La Fontaine, Boileau et Bernier. Il vécut en épicurien et mourut à Paris en 1716, des suites d'une indigestion, âgé d'environ 65 ans. — L'historien Mezeray, qui avait une maison à La Chapelle, y mourut en 1686.

On rencontre dans le village de La Chapelle, dont le territoire n'offre rien de pittoresque, un nombre considérable de guinguettes, d'hôtelleries et de maisons de roulage.

Les montagnes chargées de moulins qui s'élèvent sur la gauche de La Chapelle sont celles de *Montmartre*.

Un village historique et peu distant de La Chapelle, est celui de *Saint-Ouen*; il est situé sur le bord de la Seine, entre la rive droite de ce fleuve et la route de Saint-Denis à Versailles, appelée communément *chemin de la Révolte*, parce que les ouvriers qui le construisirent sous Louis XV se mutinèrent.

Le nom latin primitif de ce village, dont l'origine est fort ancienne, était *Villa sancti Audoëni*; son origine

remonte au temps du roi Dagobert, et tout semble indiquer que ce prince y avait une maison de plaisance.

De vieilles chroniques rapportent que l'ancien *château de Saint-Ouen* était une maison royale, et se nommait la *Noble maison*. C'est là que le roi Jean institua l'ordre des chevaliers de l'Étoile; cet ordre a été supprimé bien avant la révolution de 1789.

Le château seigneurial de Saint-Ouen ne fut bâti qu'en 1660, par l'architecte Le Pautre, pour M. de la Sèglière de Boisfranc, qui y donna des fêtes fréquentes en 1679. Le duc de Gesvres, devenu propriétaire de ce château, le vendit en 1745 à madame de Pompadour, qui y fit des dépenses considérables, et le céda en 1765 au duc de Trêmes. Il était en partie détruit en 1814, lorsque Louis XVIII vint l'occuper à son retour en France. La charte du 2 mai 1814 est datée de ce château. En 1816 il fut mis en vente et acheté par le roi qui le fit restaurer et meubler; peu de temps après il appartint à madame du Cayla. Un parc de 100 arpents, clos de murs, dépend de ce château.

Il existe encore à Saint-Ouen d'autres propriétés remarquables; une gare, qui dépend du canal Saint-Denis, et plusieurs puits artésiens creusés par les soins de M. Flachet.

De l'esplanade plantée, qui est en face de l'église, on découvre le Mont-Valérien, la Seine et les îles, et une grande quantité de villages.

Pendant que nous nous sommes arrêtés à La Chapelle et à Saint-Ouen, le convoi a continué son voyage, il a franchi le mur d'enceinte et ensuite le canal Saint-Denis, sur une arche en fer qui rappelle le pont du Carrousel; ici nous touchons la Seine sans la traverser, et nous nous arrêtons à la *station de Saint-Denis*, établie à quelque distance de la ville.

SAINT-DENIS, *station* (7 kilomètres de Paris, 1 lieue $\frac{3}{4}$). (*Hôtels* : du Grand-Cerf, — des Trois-Maillets.) — Cette ville paraît devoir son origine à une chapelle construite vers l'an 240 par une dame chrétienne, pour y déposer les restes de saint Denis après

son martyr, et de ses deux compagnons saint Rustique et saint Eleuctère. Cette tradition est la plus répandue, et l'absence de documents plus véridiques l'a fait accréditer jusqu'à nos jours. Suivant Grégoire de Tours, un oratoire remplaça la chapelle primitive, et Childéric y fit enterrer un de ses fils en 580. Dans le **viii^e siècle**, Chilpéric I^{er} substitua à cet oratoire une magnifique chapelle près de laquelle se groupèrent plusieurs habitations qui, peu à peu, donnèrent naissance à un village assez considérable; mais ce ne fut guère qu'à l'époque où l'abbé Suger administra le royaume de Louis VII, que Saint-Denis fut considéré comme une ville.

Saint-Denis a soutenu plusieurs sièges; les Orléanais la prirent en 1411, sous le règne de Charles VI, pendant qu'il assiégeait Paris. L'année suivante elle tomba au pouvoir des Anglais. Les ligueurs et les frondeurs s'en emparèrent également dans le siècle suivant. En 1567 les catholiques et les protestants se livrèrent une bataille sanglante dans la vaste plaine qui l'avoisine. Le 1^{er} octobre 1789, le maire de Saint-Denis fut massacré dans une insurrection causée par la cherté du pain.

Avant 1789, cette ville était gouvernement de place, châtellenie et siège d'un bailliage; elle avait sept paroisses, une collégiale, sous l'invocation de saint Paul; deux monastères d'hommes, la fameuse abbaye de Saint-Denis, congrégation de Saint-Maur, et les Récollets; quatre couvents de religieuses, et, de plus, un prieuré sous l'invocation de saint Denis d'Estrées.

La seigneurie de Saint-Denis appartenait à l'abbaye, et les appellations de son bail ressortissaient uniquement à la grande chambre du parlement de Paris, en vertu du droit de pairie de France attaché à cette abbaye, immédiatement soumise au saint-siège pour la juridiction spirituelle, et dont le prieur, né vicaire perpétuel et irrévocable de l'archevêque de Paris, jouissait avec tous les moines de prérogatives considérables.

Aujourd'hui Saint-Denis est une sous-préfecture du département de la Seine; ses couvents et ses murailles

fortifiées n'existent plus, et elle est située dans la juridiction des tribunaux de Paris.

L'ÉGLISE, pieux monument des rois de France, mérite une attention toute particulière. Il ne reste presque plus rien des reconstructions faites par Charlemagne. Suger, abbé de Saint-Denis, dont nous avons parlé plus haut, fit élever de l'an 1130 à 1134, le portail, le vestibule et les tours de l'église actuelle, ainsi que le rond-point et la crypte qui contient les sépultures. Sous saint Louis l'abbé Odon fit joindre le rond-point au portail de Suger par la nef qui ne fut achevée qu'en 1281, sous Philippe le Hardi. Cette belle nef, trop élevée relativement au portail, se distingue par un style différent, et présente des formes légères et élégantes. Le chœur et le rond-point un peu inclinés sur la gauche, sont élevés de dix-huit marches sur la crypte, et bien que ces parties de l'édifice soient plus étroites que la grande nef, le plan n'en est pas moins bien disposé, et les chapelles circulaires du pourtour produisent un fort bel effet. Les voûtes et toutes les croisées du sanctuaire semblent être du même temps que celles de la nef. Le portail et les tours sont d'un style mâle et simple. La partie inférieure de ce portail est ornée de sculptures d'une composition bizarre, mais d'une belle exécution. Les vitraux sont en verre de couleur où le jaune doré domine et produit un bon effet. Sous le vestibule de l'église est placé le *cénotaphe de Dagobert I^{er}*, réédifié par saint Louis. Les trois reliefs de ce monument contiennent la révélation faite à saint Ansoalde, ambassadeur de Sicile, par un anachorète nommé Jean, qui assura avoir vu Dagobert sur un esquif entre les mains des démons, et secouru par saint Denis, saint Martin et saint Maurice. Ce monument à double face a été séparé en deux parties dont l'une forme le tombeau de Dagobert et l'autre celui de Nantil son épouse. Dans la chapelle à droite qui précède le chœur, se trouve le *mausolée de François I^{er}* en marbre blanc, il est composé de seize colonnes ioniques cannelées de deux mètres de hauteur, qui soutiennent un entablement; les statues de *François I^{er}* et

de *Claude de France*, sa femme, gisent sous la voûte principale de ce monument. La voûte, enrichie de bas-reliefs et d'arabesques, offre des génies éteignant le flambeau de la vie; l'immortalité de l'âme y est ingénieusement exprimée par l'allégorie représentant le Christ vainqueur des ténèbres; les quatre prophètes de l'Apocalypse entourent ces deux figures. Les bas-reliefs autour du monument représentent les batailles de Cérises et de Marignan. Au-dessus de l'entablement sont à genoux les statues en habits de cour de François I^{er}, de la reine et de leurs enfants. Ce tombeau a été exécuté en 1550, par Philibert Delorme, Pierre Bontemps, Ponce Jacquio, Germain Pilon, Jean Goujon, Ambroise Perret, et plusieurs autres artistes distingués du xvi^e siècle. Dans la chapelle à gauche, on remarque les tombeaux de *Louis XII* et de *Henri II*. Le premier, dont le style indique la renaissance du bon goût, est d'un grand caractère de dessin et offre des détails précieux. *Louis XII* et *Anne de Bretagne* sont de l'exécution la plus hardie et d'une effrayante vérité; les figures des douze apôtres, placés dans les douze arcades ornées d'arabesques qui entourent le cénotaphe, sont remarquables par la beauté de leur attitude et par leur exécution; le bas-relief représente le triomphe des Français en Italie, la bataille d'Agnadel et l'entrée de Louis XII à Milan. Les statues agenouillées de Louis XII et d'Anne couronnent ce monument attribué aux ciseaux de Jean Juste, François Gentil et Ponce Trebatti qui l'exécutèrent en 1517 et 1518. Le tombeau de *Henri II* est dû au génie de Philibert Delorme et de Germain Pilon; ce monument est orné de douze colonnes composites avec leurs pilastres en marbre. Les quatre vertus cardinales en bronze en décorent les angles; *Henri II* et *Catherine* sont représentés morts dans l'intérieur, et vivants et agenouillés sur le couronnement.

On descend dans la *crypte sépulcrale* par deux escaliers latéraux. Les souterrains sont distribués en un grand nombre de petits caveaux ouvrant sur une galerie circulaire soutenue par de petites arcades portées sur

des colonnes dont les chapiteaux, ornés de bas-reliefs, indiquent le genre du style dégénéré du bas-empire. Ces voûtes renferment les cénotaphes des rois, classés chronologiquement. Ils consistent pour la plupart dans des statues grossièrement ébauchées et couchées sur une pierre tumulaire. Le caveau du milieu de la galerie forme une chapelle expiatoire.

Un décret du 31 juillet 1793 ordonna, sur la proposition du conventionnel Barrère, la destruction des tombeaux et mausolées des rois élevés dans l'église de Saint-Denis, dans les temples et autres lieux faisant partie de la république française; l'exécution de ce décret dura trois jours, pendant lesquels furent démolis 51 tombeaux qui se trouvaient dans le chœur et dans l'église; on brûla avec de la chaux vive les restes mortels qui y furent trouvés, et les monuments furent conservés par une commission nommée à cet effet, dont les travaux furent dirigés par M. Lenoir.

L'église de Saint-Denis fut l'objet de la sollicitude de l'empereur Napoléon, qui y fit faire des travaux considérables; il la consacra à la sépulture des empereurs et ordonna la construction de quatre chapelles; trois d'entre elles durent recevoir des tables de marbre sur lesquelles on inscrivit les noms des rois des trois races dont les mausolées étaient détruits, et la quatrième fut destinée à sa dynastie.

La même église a été enrichie sous la Restauration de divers tableaux; ce sont : la *Prédication de saint Denis*, par *Monsiau*; *Dagobert ordonnant la construction de l'église*, par *Ménageot*; *L'Institution de l'église comme sépulcre des rois*, par *Garnier*; *sa dédicace* en présence de Charles-Quint, par *Meynier*; *saint Louis* faisant placer les cénotaphes de ses prédécesseurs, par *Lomdou*; *saint Louis* recevant l'oriflamme, par *Barbier aîné*; *Philippe* portant sur ses épaules le corps de son père mort; *François I^{er}* et *Charles-Quint* visitant l'église Saint-Denis, par *Gros*; le *Couronnement de Marie de Médicis*; *Menjaud* fut chargé par Louis XVIII de la continuation des travaux commencés sous l'empire.

Aujourd'hui, M. *Debret* dirige la restauration complète de l'église Saint-Denis; cet habile architecte y a fait renaître la *sculpture polychrome* (les sculpteurs du moyen âge avaient l'habitude de peindre les personnages qui composaient leurs bas-reliefs) qui existait avant que l'on blanchit tout l'intérieur de l'église en 1774, et rien n'est plus beau que de voir les voûtes du pourtour du chœur ainsi que les chapelles, revêtues d'azur et de cinabre, semées d'étoiles d'or, garnies de consoles chargées de statues également peintes et sillonnées par des colonnettes qui se réunissent en courbures légères et variées pour former des clefs pendantes de toutes les formes. On a ajouté à toute cette richesse d'ornements un orgue de Cavallé-Coll père et fils; cet orgue, qui a exigé sept années de travail, passe pour un des plus beaux de l'Europe. La démolition du clocher de cette basilique a eu pour cause un défaut d'équilibre. Nous pensons que la flèche de Saint-Denis ne tardera pas à être réédifiée.

Il existe à Saint-Denis un établissement digne du plus grand intérêt après l'église, c'est la *maison d'éducation gratuite* que Napoléon fonda en faveur des filles, sœurs, nièces ou cousines des membres de la Légion d'honneur. Cinq cents élèves y reçoivent une éducation dont le mode a été l'objet de critiques sévères, et qu'il conviendrait peut-être de modifier, pour le mettre en rapport avec la position de fortune de la plupart des jeunes filles qui y sont admises. Cet établissement est situé dans les bâtiments de l'abbaye de Saint-Denis, élevés sur les dessins de Robert Cotte.

On remarque encore à Saint-Denis l'ancien *couvent des Carmélites*; l'église offre un péristyle en avant-corps de six colonnes d'ordre ionique, couronné par un fronton orné de sculptures.

La ville de Saint-Denis est bien bâtie; il y existe de nombreuses manufactures et beaucoup de pâtisseries. Nous recommandons aux voyageurs les *talmouses*, gâteaux dont il s'y fait une consommation considérable. *Popul.*, 8,600 hab.

EXCURSIONS.

Un service d'omnibus transporte les voyageurs aux localités suivantes :

Épinay-sur-Seine existait déjà du temps de Clovis , et nos rois de la première race y avaient une maison de plaisance. Il paraît certain que c'est là que Dagobert fut atteint de la maladie qui le mit au tombeau.

Le territoire d'Épinay était autrefois occupé par des marécages et notamment par l'étang de *Coquenard* qui y entretenait beaucoup d'humidité ; cet étang a été desséché et le terrain qu'il occupait livré à la culture. Aujourd'hui de nombreuses et jolies maisons de campagnes sont élevées dans ce village , situé à 12 kilomètres de Paris.

Ecouen (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise. L'origine de ce village est inconnue ; c'est au XI^e siècle seulement qu'il en est question dans l'histoire. *Auberges* : chez Langlet, — chez Fillard , où l'on trouve des ânes pour la promenade.

Le château, situé sur une éminence près de la route, fut bâti d'après les dessins de l'architecte Bulant , par Anne de Montmorency, grand connétable de France sous François I^{er}. Cet édifice forme un carré composé de quatre corps de bâtiments, il est entouré de fosses, au milieu règne une vaste cour pavée en compartiments. Cet édifice fut habité par les descendants du connétable jusqu'à Henri II, duc de Montmorency, que le cardinal de Richelieu fit périr sur l'échafaud en 1632 ; sa sœur, Charlotte de Montmorency, qui avait épousé Henri de Bourbon, prince de Condé, en hérita et le fit passer dans sa nouvelle famille. Les Condé continuèrent de posséder le château d'Ecouen jusqu'au milieu de la révolution. En l'an V, il allait être vendu comme domaine national et probablement détruit, lorsqu'il fut préservé par l'intervention d'un ministre de l'intérieur ami des beaux-arts. On sait qu'après la bataille d'Austerlitz Napoléon y fonda en 1808 une maison pour l'éducation de trois cents demoiselles, filles et nièces des membres de la Légion d'honneur ; il en

confia la direction à la célèbre *madame Campan*. Depuis que cette institution a été réduite aux maisons de Saint Denis et des Loges, le château n'a reçu aucune destination et est resté dans un état complet d'abandon. *Popul.*, 1,100 hab.

Saint-Brice (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise. (*Auberge*, chez Delaune.) Ce village est un de ceux des environs de Paris où l'on jouit de la meilleure santé et où l'on compte le plus d'octogénaires. Les maisons de plaisance y sont nombreuses, mais la campagne n'offre rien de particulier.

Pierrifitte (Seine), à 3 kilomètres de Saint-Denis. (*Aubergistes* : Poyer, — Foubert.) Ce village est dans une situation agréable sur la pente d'une colline d'où l'on découvre dans toute sa longueur la riante vallée de Montmorency. *Popul.*, 850 hab.

Villetaneuse (Seine), à 3 kilomètres de Saint-Denis. Ce petit endroit est divisé en deux parties, dans l'une desquelles est l'église et un ancien château entouré de fossés alimentés par une source d'eau vive. *Popul.*, 840 hab.

Villiers-le-Bel (Seine et Oise), au pied de la montagne d'Écouen. Il y existe de jolies maisons de campagne et dans les environs un bois charmant pour la promenade.

Sarcelles (Seine-et-Oise), canton d'Écouen. Fabrique de bijoux d'acier, de carreaux, de briques, de tuiles réfractaires, corroirie. Rien de remarquable.

Groslay (Seine-et Oise), canton de Montmorency, dans le voisinage d'Enghien et de la forêt de Montmorency.

Louvres (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, canton de Luzarches. Fabriques de dentelles et de blondes; exploitation de pierre de taille; communication avec *Mortefontaine*.

Roissy (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, canton de Gonnesse. Raffinerie de sucre de betterave.

Il existe encore une infinité de charmants endroits dans les environs de Saint-Denis, arrosés par le Croud et le Rouillon, et il suffit de parcourir quelques-unes

des routes qui y conduisent pour désirer de les voir tous.

Nous voici arrivés dans un lieu charmant, c'est la *station d'Enghien*.

ENGHIEN-LES-BAINS, *station* (Seine-et-Oise), 12 kilomètres de Paris 3 lieues, arrondissement de Pontoise, situé dans la vallée de Montmorency, entre les communes de Soisy, Epinay, Deuil et Saint-Gratien. Ce village possède un établissement thermal ouvert depuis le 15 juin jusqu'à la fin de septembre; de jolies maisons de campagne, un vaste étang bordé de plantations et de constructions pittoresques en font un des plus jolis endroits des environs de Paris, qui attire la bonne société. Le passage du chemin de fer du nord à Enghien augmente considérablement l'importance de ce village. On voit encore près de l'étang le banc de pierre où Catinat prévint et termina tant de fois des querelles et des procès entre les habitants de ce pays.

EXCURSIONS.

Ici, comme à Saint-Denis, des omnibus transportent les voyageurs dans les environs.

Montmorency (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, où nous allons tout d'abord parce que cette ville est contiguë à Enghien et qu'elle rappelle des souvenirs précieux, est située sur une colline à l'extrémité de la vallée du même nom, dont la fertilité est proverbiale. Montmorency a donné son nom à la famille Burchard, qui en avait fait sa résidence; en 1551, Henri II érigea la ville en duché-pairie et ce titre lui resta jusqu'en 1789. (*Hôtels*: du Cheval blanc, — de Bellevue, — du Cheval-Noir, — du Veau-qui-tête.)

L'église de Montmorency est située sur la colline au-dessus du lac d'Enghien; c'est un chef-d'œuvre gothique qui date du xiv^e siècle et qui renferma pendant longtemps les tombeaux de la maison de Montmorency.

Il ne reste plus aucune trace de l'ancien château seigneurial; mais celui dit de *Luxembourg* mérite l'attention du voyageur; il a été bâti sous le règne de

Louis XIV et il est surtout remarquable par ses magnifiques points de vue, l'abondance de ses eaux et ses élégantes plantations.

Le chevalier de Piis, l'un de nos plus féconds hannonniers, avait une maison à Montmorency.

Il existe dans l'intérieur de la ville d'anciennes tourelles, portes et murs de clôture curieux par leur antiquité, ce sont les ruines de la communauté que possédaient, avant la révolution, les Oratoriens et les Mathurins.

L'*Hôtel-Dieu* fondé par les ducs de Montmorency subsiste toujours.

Quoique dechu de son ancienne splendeur, Montmorency est encore le lieu le plus célèbre et le plus agréable des environs de Paris. Parmi les lieux les plus fréquentés de cette charmante vallée, le plus remarquable est sans contredit l'habitation connue sous le nom d'*Ermitage de J.-J. Rousseau*.

Voici l'origine de cet ermitage : En 1659, un ermite nommé Le Roy, ou le *saint homme*, fit construire sur un terrain situé à l'entrée de la forêt, une petite chapelle et une maison clôturées qui ne furent terminées qu'en 1675. Après la mort du *saint homme*, un sieur Talon devint acquéreur des terrains abandonnés par lui, et les héritiers de cet acquéreur y élevèrent un nouveau bâtiment. Cette dernière construction n'est autre que l'ermitage actuel tel qu'il était avant que madame d'Epina y fit faire les réparations et augmentations indispensables pour que *Jean-Jacques* vint l'habiter. En 1716, l'ermitage de Le Roy passa entre les mains du prince de Condé, puis le 1^{er} avril 1722 au sieur Mathas, procureur fiscal de Montmorency qui l'avait acquis du prince. C'est à la même époque que madame d'Epina y en devint propriétaire et le 9 avril 1756 l'auteur d'*Emile* et d'*Héloïse* prit possession de cette demeure. En 1787, M. de Belzunce, gendre de madame d'Epina, en fut le nouveau propriétaire, et en 1790, l'Ermitage fut mis au nombre des propriétés nationales; il fut alors loué à divers particuliers, parmi lesquels on distinguait Renard, architecte, et Renaud

de Saint-Jean-d'Angely. Ce dernier fut contraint de l'abandonner à *Robespierre* le 6 thermidor de l'an II. On prétend que c'est la que fut faite, dans la nuit du 6 au 7 du même mois, la fameuse liste de proscrits qui perdit *Robespierre*. La nation vendit l'Ermitage à un sieur Devouge, le 27 frimaire an v; cette propriété fut encore vendue quatre fois jusqu'au troisième jour complémentaire de l'an vi, où *Grétry*, à qui il était réservé de succéder à *Jean-Jacques* et de remplir encore une fois cette aimable solitude de nouveaux et intéressants souvenirs, en fit l'acquisition. L'Ermitage passa de *Grétry* à son neveu, M. Flamand-Grétry, qui avait épousé une des nièces du célèbre compositeur: cette propriété changea bientôt d'aspect, et aujourd'hui le potager de *J. J. Rousseau* est converti en jardin anglais. On n'y trouve plus l'ours, comme l'appelait madame d'Epinaÿ, mais on y rencontre une gracieuse hospitalité, de laquelle profitent tous les voyageurs qui passent à Montmorency.

En face de l'Ermitage et de l'autre côté de la route, on remarque une petite maisonnette environnée d'un joli jardin: cette propriété s'appelle le *Chalet*.

Lorsque *Jean-Jacques*, fatigué du contact du monde qui lui inspirait un profond dégoût, quitta l'*Ermitage*, il alla s'établir dans une maison appelée *Mont-Louis*, située à l'extrémité de Montmorency, derrière la hauteur appelée *butte Jouvelle*. Disons aussi quelques mots de cette demeure. On y trouve des inscriptions intéressantes relatives au séjour que *Jean-Jacques* y a fait. Sur la terrasse du jardin qui conduit au donjon, on voit encore une table de pierre qu'il y fit poser et un bosquet formé d'arbres plantés par lui; sur cette table sont gravés les vers suivants de *Gabriel Brizard*:

C'est ici qu'un grand homme a passé ses beaux jours,
Vingt chefs-d'œuvres divers en ont marqué le cours:
C'est ici que sont nés et Saint-Preux et Julie;
Et cette simple pierre est l'autel du génie.

Au-dessus de la porte de la maison on a placé cette inscription:

« Cette maison, appelée ci-devant le petit *Mont-Louis*, a été habitée par *J.-J. Rousseau*, à sa sortie de l'Ermitage, depuis le 15 décembre 1757, jusqu'au 9 avril 1762, qu'il en fut arraché à deux heures après minuit par ses amis, le maréchal de Luxembourg et le prince de Conti, qui voulurent le soustraire au décret de prise de corps, lancé contre lui, le 8 du même mois. par le parlement de Paris, après la publication de *l'Emile*. Indépendamment de *l'Emile*, Rousseau composa ici sa *Lettre sur les spectacles*, le *Contrat social*, et mit la dernière main à sa *Nouvelle Héloïse*. »

A l'extrémité du jardin, s'élève encore le vieux donjon où fut écrite dans l'espace de trois semaines la fameuse lettre à d'Alembert sur les *spectacles*. Pendant un hiver assez rude, au mois de février, et dans un état de malaise presque continu, Jean-Jacques allait tous les jours, deux heures le matin, et autant après dîner, dans ce réduit qui, terminant l'allée en terrasse et dominant l'étang et la vallée de Montmorency, lui offrait à l'horizon le simple et respectable château de Saint-Gratien. *Popul.*, 2,000 hab.

Saint-Gratien (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, à 14 kilomètres de Paris. Un saint martyr du v^e siècle a donné son nom à ce village et à l'église qui s'y élève. Une *campagne* d'une culture très-variée, une *église* d'une architecture simple et régulière, un *château* de peu d'étendue mais élégant, un *étang* très-poissonneux, tout offre dans ce lieu l'aspect d'une heureuse médiocrité. — Ce fut le séjour favori du brave et vertueux *Catinal*; il y passa ses dernières années et y mourut le 22 février 1712. Sa famille lui éleva un monument sans faste dans une chapelle de l'église Saint-Gratien. De nombreux promeneurs visitent sans cesse ce joli pays qui fait partie de la vallée de Montmorency.

Eau-Bonne (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, à 3 kilomètres de Montmorency, situé dans la vallée de Montmorency, au fond d'un vallon où l'on descend par une pente douce et facile. Ce village est

fort ancien : les ducs de Montmorency en étaient autrefois les seigneurs et y possédaient un château qui fut depuis démoli. Un ruisseau dont les nombreuses sinuosités répandent dans toute la vallée l'eau et la fraîcheur arrose presque toutes les jolies maisons de plaisance qui y sont construites. La célèbre madame d'Houdetot, si connue par les *Confessions de J.-J. Rousseau*, avait une campagne à Eau-Bonne.

Saint-Leu-Taverny (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, à 20 kilomètres de Paris, est contigu à la forêt de Montmorency. L'abbé Lebœuf qui a écrit l'histoire du diocèse de Paris, dit que « l'église de cette commune est une des plus belles qui soient dans ce diocèse, les dehors en sont peu de chose, mais le dedans en est charmant par la délicatesse du gothique, celle des galeries qui règnent tout autour, dans la croisée, et au sanctuaire qui est en forme d'abside. Autour de la clôture du chœur, on voit encore au dehors les restes des bas-reliefs représentant l'histoire de la passion. »

Le *château* de Saint-Leu-Taverny fit partie des domaines du duc d'Orléans, il devint ensuite la propriété du duc de Bourbon, et à la mort de ce prince, madame de Feuchère en eut la jouissance.

De charmantes maisons de campagne sont habitées par une bourgeoisie dont la société est pleine de charme. *Popul.*, 2,600 hab.

Montlignon (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, fait partie de la vallée de Montmorency. Il y existe une fabrique de carreaux de terre cuite.

Saint-Prix (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, canton de Montmorency n'offre rien de remarquable, si ce n'est de nombreuses et jolies maisons de campagne.

Domont, Seine-et-Oise, arrondissement de Pontoise, canton d'Écouen.

Bientôt après avoir quitté Enghien et ses environs, nous touchons à la *station d'Ermont*.

ERMONT, *station*, 16 kilomètres de Paris, 4 lieues

(Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise. Cette commune est de peu d'étendue, et tout à fait sans importance : la station du chemin de fer y est établie sur une rampe très-rapide, et tout à fait au même niveau que l'embarcadère du clos St-Lazare. Cette rampe se continue jusqu'à Franconville, où elle atteint 66 mètres 95 centimètres au-dessus du niveau de la mer.

EXCURSIONS.

Franconville (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise, à 20 kilomètres de Paris. — Cette commune, située sur la gauche du chemin, est placée dans la partie la plus agréable de la vallée de Montmorency ; elle fut, au dire de quelques étymologistes, un des premiers lieux habités par les Francs ; ce qui est beaucoup plus certain, c'est que l'abbé Suger en était le seigneur, puisqu'il ordonne dans son testament de prélever 20 sels sur ses revenus de Franconville, pour subvenir aux frais de ses funérailles.

Le Plessis-Bouchard, situé à la droite du chemin.

Corneil en-Veni, et *Montigny*, à gauche, ne présentent rien de remarquable.

HERBLAY, station, 22 kilomètres de Paris, 5 lieues et demie (Seine-et-Oise), arrondissement de Pontoise. La culture principale du territoire de cette commune est en vignes ; les fruits y abondent. Il y existe quelques carrières à pierre et à plâtre, dont l'exploitation est la grande industrie des habitants. Le château, autrefois seigneurial, est d'une antique construction.

En quittant la station d'Herblay, on passe devant les villages de *Pierrelay*, *Eragny* et *Saint-Ouen-l'Aumône* que nous citons pour mémoire, et l'on arrive à *Pontoise* en descendant une pente de 35 mètres 95 centimètres dans un espace de 11 kilomètres.

PONTOISE, station, 29 kilomètres de Paris,

7 lieues un quart (Seine-et-Oise). (*Hôtels* : de France, des Mes-ageries, du Pot-d'Étain.) Cette ville est généralement bien bâtie, mais la plupart de ses rues sont étroites et fort escarpées. Elle se divise en deux parties, la haute et la basse. La première domine la seconde par son site très-élevé qui offre des points de vue magnifiques. Jadis très-forte, elle conserve encore des restes de son *ancien château* sur la roche qui s'élève au-dessus de la rue basse. Il y existe un bel *hôpital*, une jolie promenade, et dans l'*église Saint-Maclou*, une *descente de croix* remarquable.

Cette cité doit son nom au pont qui y est jeté sur l'Oise. Elle fut prise par les Anglais en 1419 et en 1437. *Charles VII* l'assiégea en vain pendant trois mois en 1451. *Henri III* et *Henri IV* s'en rendirent maîtres tour à tour du temps de la Ligue. En 1551, les états généraux s'y assemblèrent, et le parlement de Paris y fut transféré en 1720. Quelques-uns des rois de France y firent de temps à autre leur résidence dans un château qu'ils y avaient fait construire, et ce fut là que saint Louis, dangereusement malade, fit vœu d'aller en Orient porter la guerre contre les infidèles, s'il recouvrait la santé.

Avant 1789, Pontoise était la capitale du Vexin français et présentait une certaine importance.

Le duc Philippe le Hardi, chef de la seconde branche des ducs de Bourgogne, Tronçon-Ducoudray et le général Leclerc sont nés à Pontoise.

Aux environs on remarque le *château de Saint-Martin et l'ermitage*.

Le commerce consiste principalement en farines, fruits, légumes et bestiaux.

On trouve à Pontoise des voitures pour *Magny*, *Gisors* et *Marines*, qui correspondent avec le chemin de fer. *Popul.*, 5,500 hab.

Un peu après Pontoise, le chemin de fer passe l'Oise sur un pont qui rappelle celui que Péronnet a construit sur la même rivière à *Pont Sainte-Maxence*.

Méry sur la droite du chemin, est le premier village que nous rencontrons après Pontoise, il est situé pres-

que en face de la *station d'Auvers*, à laquelle nous arrivons.

AUVERS, *station*, 34 kilomètres de Paris, 8 lieues et demie (Seine-et-Oise). On remarque dans cette commune un pont suspendu jeté sur l'Oise. Elle n'est éloignée de Pontoise que de 5 kilomètres.

Après Auvers on passe auprès de *Valmondois* avant d'atteindre la station de l'*Isle-Adam*.

ISLE-ADAM, *station*, 40 kilomètres de Paris, 10 lieues (Seine-et-Oise). Joli bourg sur la rive gauche de l'Oise, et vis-à-vis d'une île que forme cette rivière. On y voyait jadis un superbe château dont il ne reste plus que deux pavillons. Cette propriété appartenait au prince de Conti. Le château de *Cassant* remarquable par ses riants jardins et ses beaux ombrages, est une dépendance de l'Isle-Adam qui possède encore dans son voisinage une forêt magnifique. *Popul.*, 1,700 hab.

Jouy-le-Comte, *Champagne* et *Persan* sont des communes traversées par le chemin de fer; elles n'offrent de particulier que de jolis points de vue.

BEAUMONT, *station*, 46 kilomètres de Paris, 11 lieues et demie (Seine-et-Oise). C'est une jolie petite ville agréablement située sur la croupe d'une montagne au pied de laquelle passe l'Oise. Elle est assez bien bâtie et dominée par une église. Une vieille tour en ruine atteste qu'il y eut autrefois un château sur cette montagne. Sur un des côtés de la ville règne une jolie promenade en terrasse, d'où l'on jouit d'une vue agréable sur la riche vallée de l'Oise. *Popul.*, 2,000 hab.

A la station de Beaumont on trouve des voitures pour *Presles*, *Lacave*, *Viermes*, *Chambly*, *Neuilly-en-Thelle*, *Cires-les-Mello*, *Mouy* et *Méru*.

On passe devant les villages de *Bernes* et *Bruyères* à gauche et *Noisy* à droite. Immédiatement après, nous quittons le département de Seine-et-Oise pour entrer dans celui de l'Oise, et le premier village que nous y rencontrons est la *station de Boran*.

BORAN, station, 53 kilomètres de Paris, 13 lieues un quart (Oise). On y remarque un *château* flanqué de quatre tours, et plusieurs jolies maisons de campagne.

Après Boran nous passons, à gauche, devant les villages de *Précý-sur-Oise* et de *Villiers*; nous laissons *Gouvieux* à quelque distance sur la droite.

SAINT-LEU, station, 61 kilomètres de Paris, 15 lieues un quart (Oise). Ville située sur la pente d'un coteau qui borde l'Oise. Son *église* qui y est placée au sommet indique par ses vastes dimensions un lieu jadis important. On y remarque un curieux contraste des styles romain et ogival. *Popul.*, 2,600 hab.

Les *carrières de pierres* dites de Saint-Leu donnent une grande importance commerciale à cette ville.

Un service de voitures en correspondance avec le chemin de fer, dessert à Saint-Leu, *Chantilly* et *Senlis*.

EXCURSIONS.

Chantilly (Oise), arrondissement de Senlis. Situé sur la rive droite de la Nonette. Le domaine de Chantilly s'est accru et embelli sous une longue succession de propriétaires dont les richesses égalaient le rang éminent. Mais c'est aux princes de la maison de Condé que cette terre doit sa splendeur. Sa célébrité européenne et les beautés qui en font un des plus remarquables ornements de la France, y attirent une foule sans cesse renaissante de curieux et d'étrangers.

Ce domaine fut presque complètement détruit pendant la révolution; sous l'empire la forêt fut donnée à la reine Hortense. En 1814, le prince de Condé et le duc de Bourbon, à qui il venait d'être rendu, y firent faire de nombreuses réparations; mais ce n'est plus le Chantilly que Louis XIV désirait instamment. Tout le monde sait la réponse que le prince de Condé fit au roi qui le pria de lui céder ce beau domaine: « Il est à votre Majesté pour le prix qu'elle déterminera elle-même, et je ne lui demande qu'une grâce..... celle de m'en faire le concierge. » — « Je vous entends, mon

cousin, répliqua Louis; Chantilly ne sera jamais à moi. » *Popul.*, 2,500 hab.

Senlis (Oise), chef-lieu d'arrondissement, possède de curieux souvenirs historiques. (*Hôtels* : des Diligences, — du Grand-Cerf, du Sauvage.) Dans le voisinage de cette ville sont situés *Mortefontaine* et *Ermenonville*, lieux également intéressants : l'un par les sites pittoresques qu'on y admire, l'autre par la sépulture de J.-J. Rousseau qui y mourut le 2 juillet 1778 (voir le *Guide classique* du voyageur en France de *Richard*). *Popul.*, 5,400 hab.

Après avoir quitté Saint-Leu, le convoi se dirige sur la *station de Creil* en passant devant *Tiverny* à gauche et *Saint-Maximin* à droite.

CREIL, *station*, 68 kilomètres de Paris, 17 lieues (Oise), arrondissement de Senlis. Depuis la station d'*Auvers* jusqu'ici, nous avons eu l'Oise à notre droite, tantôt visible, tantôt soupçonnée, grâce à la verdure luxuriante des arbres qui bordent cette rivière. (*Hôtels* : la Couronne, — l'Épée, — le Lion-d'Argent.)

Creil était déjà une ville au ix^e siècle. Les Normands la prirent et la pillèrent plusieurs fois. Il est probable que son vaste et antique château fut construit à l'époque où l'on cherchait à opposer sur ce point une ligne défendue aux invasions des dévastateurs. Sous le règne de Jean II, en 1358, le roi de Navarre prit Creil et y plaça une garnison. En 1434, les Anglais assiégèrent et prirent le château que Charles V avait fait rebâtir et fortifier. Le 19 mai 1441, Charles VII, accompagné de son fils, vint mettre le siège devant Creil; l'armée était commandée par le connétable de Richemont, et la place capitula après douze jours de siège. En 1567, les calvinistes s'étant emparés de Creil, pillèrent les églises; cette ville fut encore prise sous la Ligue, en 1588. Le *château* était situé dans une petite île au-dessous du pont de Creil; il ne reste de cette ancienne forteresse que la base d'une tour. Avant la révolution, on montrait encore aux voyageurs une chambre dont le balcon était fermé par une grille de fer, et où le malheureux

Charles VI avait été enfermé sous prétexte de démence. Le pont est singulièrement construit; on y jouit de points de vue très-agréables. Les fabriques de poterie de Creil ont une grande renommée.

Il existe à Creil un service de bateaux à vapeur qui met cette ville en communication avec *Compiègne* et *Soissons*. *Popul.*, 1,800 hab.

Compiègne (Oise) est une ville très-curieuse à visiter. (*Hôtels*: La Couronne, — le Lion-d'Argent, — la Cloche, — le Soleil-d'Or.) Le *château royal* qu'elle possède, réédifié sous Louis XV, est magnifique, la *forêt*, *Pierrefonds*, les *ruines de Saint-Jean* et la petite *forêt de l'Aigle*, qui n'est séparée de celle de Compiègne que par l'*Aisne*, sont des promenades délicieuses. *Popul.*, 9,200 hab.

Soissons (Aisne). (*Hôtels*: de la Croix-d'Or, — de la Couronne, — du Commerce). Cette ville a souvent été citée dans les actes des rois de la première et de la seconde race, à raison de son importance; elle est remarquable par ses édifices. *Popul.*, 9,100 hab.

Pont Sainte-Maxence et *Sentis* sont également desservis par la même station.

Après Creil, le chemin passe sur le territoire des communes de *Nogent* et *Laigneville*, situées à sa gauche, ainsi que sur celui de *Monchy Saint-Eloi* et *Cauffry*, à sa droite; tantôt le convoi s'enfonce dans de profondes tranchées, tantôt il plane sur des remblais d'où l'on découvre la *station de Liancourt*.

LIANCOURT, *station*, 75 kilomètres de Paris, 18 lieues $\frac{3}{4}$ (Oise), arrondissement de Clermont. C'est un joli bourg agréablement situé sur la pente d'une colline qui domine la vallée Dorée, ainsi nommée à cause de la richesse de la végétation et de la fécondité de son sol.

Ce village était autrefois un marquisat. On y remarque les restes de l'ancien château bâti sous le règne de Louis XIII, célèbre par les bienfaits de l'illustre de *La Rochefoucault*, dont la famille est en possession de cette terre depuis 1611.

De *Liancourt* à *Clermont* il n'y a que 8 kilomètres;

le chemin passe à *Rautigny*, sur le territoire duquel est établie la station, et à *Breuil*.

CLERMONT, *station*, 83 kilomètres de Paris, 20 lieues $\frac{3}{4}$ (Oise). (*Hôtels* : le Croissant, — les Deux-Épées, — la Providence). Avant d'entrer dans cette station, qui est située à droite en dehors de la ville, le chemin de fer est traversé par la route de Compiègne. Clermont est une petite ville agréablement située sur le sommet et les deux versants d'un monticule allongé placé à l'est d'une chaîne de colline, près de la rivière de Bresche, et dominée par un château de construction extraordinaire, qui s'élève sur la partie la plus haute du monticule. Du sommet de ce château, au bas duquel est une promenade délicieuse, appelée le *catelier*, on jouit de la vue la plus étendue et la plus magnifique. Tout ce qui peut embellir la campagne se trouve réuni : forêts, bosquets, collines boisées, vallons, riantes prairies, coteaux pittoresques, plaines immenses et entrecoupées par de profonds ravins et vastes lointains où l'on distingue des villes, des bourgs, des villages et des châteaux.

Le *château* de Clermont était dans l'origine une forteresse que fit construire Charles le Chauve, pour arrêter les excursions des Normands. Après les soulèvements de paysans qui, en 1356, prirent naissance dans le Beauvoisis, et que l'on désigne sous le nom de *Jacquerie*, Clermont fut prise par le fameux Captal de Ruch, qui y leva des contributions extraordinaires. Elle fut pillée et brûlée par les Anglais en 1359. En 1415, ils l'assiégèrent de nouveau, mais sans succès, et ils se retirèrent après avoir incendié le faubourg Saint-André. En 1430, le château fut pris par le maréchal de Boussac. En 1434, la ville fut encore prise par les Anglais. Lahire la reprit; mais elle fut rendue en 1437 pour sa rançon. Elle revint à la France après l'expulsion des Anglais. En 1569, Charles IX, ayant besoin d'argent pour combattre les protestants, l'aliéna au profit du duc de Brunswick, pour une somme de 360,000 livres. La duchesse de Brunswick la vendit, trente ans après, à Charles, duc de Lorraine. Henri IV

la prit sur la Ligue, en 1595, et elle fut en proie aux ravages de la peste. En juillet 1615, le prince de Condé, mécontent de la cour, s'y retira avec quelques troupes, et parvint à s'y fortifier. La seigneurie de Clermont appartint longtemps aux Condé. En 1808, le gouvernement impérial choisit le *château de Clermont* pour y établir une prison, et une ordonnance royale de 1826 attribua cette prison aux femmes condamnées à une reclusion de plus d'une année, par les tribunaux des départements de l'Oise, de la Seine, de Seine-et-Oise et de l'Aisne.

Autrefois les habitants de Clermont avaient le droit de deux places dans chacun des carrosses de voitures publiques qui passaient par leur ville, en avertissant.

Avant 1789, Clermont était la capitale du comté de Beauvoisis.

Des études géologiques faites aux environs de Clermont, ont fait reconnaître que les différentes couches du terrain ne sont, en divers endroits, formées que de coquilles renfermées dans une terre calcaire et marneuse.

Clermont est la patrie de Charles le Bel, de Jacques Grévin, poète français et latin, médecin et conseiller de Marguerite de France, mort en 1570; de Cassini, célèbre ingénieur géographe, auteur de la grande carte de France qui porte son nom; de Charpentier, auteur du *Parallèle entre Aristote et Platon*, et de Jean Fernel, célèbre médecin de Henri II, né en 1506.

Clermont possède quelques fabriques considérables; notamment de calicots, d'indiennes, de toiles, etc. *Popul.*, 4.200 hab.

La station de Clermont dessert *Beauvais*, *Mony*, *Compiègne* et *Crèvecœur*.

Beauvais (*Hôtels* : d'Angleterre, — l'Écu-de-France, — le Cygne), chef-lieu de préfecture du département de l'Oise, à 64 kilomètres de Paris, 16 lieues, est situé dans un riche vallon entouré de collines boisées au confluent des rivières l'Avelon et le Thérain, qui baignent une partie de ses remparts, et circulant dans l'intérieur en plusieurs branches et canaux, favorise l'exploitation de ses diverses manufactures, qui sont toutes très-

importantes. Cette ville est généralement mal bâtie en bois, argile et mortier, mais les rues sont spacieuses, la place publique très-vaste, et l'ensemble en est pittoresque et agréable. La *cathédrale* n'est point achevée; elle est une des plus vastes de l'Europe et le *chœur* est un chef-d'œuvre d'architecture. L'histoire de Beauvais, qui embrasse une période de quatorze siècles, est pleine d'intérêt; elle est en partie consacrée dans la charte de cette ville, monument historique des plus curieux. *Popul.*, 13,400 hab. (Voir le *Guide classique du voyageur en France*.)

Quand on a quitté la station de Clermont, sise à 54^m. 81^c au-dessus du niveau de la mer, le chemin traverse l'Oise, suit le cours de l'*Arre* en passant devant les villages d'*Airion*, d'*Avrechy*, de *Saint-Remy* et de *Valascourt*, situés sur la droite, et gravit une pente rapide qui conduit à la station de Saint-Just.

SAINT-JUST-EN-CHAUSSÉE, station, 97 kilomètres de Paris, 24 lieues $\frac{1}{4}$ (Oise), arrondissement de Clermont, élevée à 104^m. 43^c au-dessus du niveau de la mer. Ce village, situé sur la pente d'une vallée où l'*Arre* prend sa source, en face d'une montagne nommée Mirmont, était autrefois une ville, et portait le nom d'Arré.

A l'ouest de Saint-Just et à deux kilomètres de distance, on visite la *trouée de Nourard*, chemin large comme une porte cochère, à travers lequel on distingue les clochers de *Laon*, éloignés de 100 kilomètres, et les tours de *Coucy-le-Château*, dans le département de l'Aisne. On trouve à Saint-Just des voitures pour *Montdidier*, *Roye* et *Ressons*. (Voir le *Guide classique du voyageur en France* de Richard, pour la description de ces villes.)

De Saint-Just à *Breteuil*, la plus prochaine station, le chemin passe par les communes de *Plainval*, *Brunvillers*, *Sains*, *La Herolle*, à droite, et *Quincampoix*, *Gannes*, *Chepoix*, *Bacouel*, à gauche. Il franchit en même temps la crête qui sépare le bassin de l'Oise de celui de la Somme. Cette crête est à 126 mètres

588 millim. au-dessus du niveau de la mer, c'est la plus haute qui soit sur le parcours du chemin de fer du Nord.

BRETEUIL, station, 112 kilomètres de Paris, 28 lieues (Oise), arrondissement de Clermont. (*Auvergne* : chez Labesse). La station dite de *Breteuil* est située dans le village de *Bacouel*, et la route de Montdidier à Breteuil, qui traverse le chemin sur ce point, unit les deux localités. *Breteuil* est dans une position avantageuse sur la rivière de Noye, qui y prend sa source; l'air qu'on y respire est salubre, mais cette ville est mal bâtie. On y remarque cependant de beaux édifices; les principaux sont le vaste édifice de l'abbaye Sainte-Marie et la congrégation de Saint-Maur, rebâtie, en 1049, par Gilduin, comte de Breteuil. En 1355, les Anglais l'assiégèrent, et furent contraints de se retirer. Dans le siècle suivant, elle se rendit au comte d'Etampes, et fut reprise peu de temps après par Lahire qui, en vertu d'une convention avec le duc de Bourgogne, fit démolir le château et les murs dont elle était entourée. Henri II la vendit au duc de Sully. Possédée dans la suite par la maison de Montmorency, elle devint, sous Henri IV, la propriété du prince de Condé. *Popul.*, 2,400 hab.

A 1 kilomètre sud-est de Breteuil on a découvert un grand nombre d'antiquités, des médailles gauloises et romaines, des restes de murailles et de constructions souterraines. Ces restes sont ceux de *Brantus pantium* dont il est fait mention dans les Commentaires de César.

Des voitures pour *Saint-Quentin*, *Eu*, *Beauvais*, *Crèvecœur* et *Montdidier*, attendent les voyageurs à la station de Breteuil.

Saint-Quentin (Aisne) (*Hôtels* : d'Angleterre, — du Cygne, — du Pot-d'Étain, — du Lion-d'Or), ville ancienne, jolie et très-importante, à 142 kilomètres de Paris, située au sommet et sur le versant d'une colline assez étendue baignée par la Somme. Ses édifices sont curieux et son histoire offre des particularités intéressantes comme toutes les autres villes de la Picardie, ses manufactures et son commerce sont

considérables. (Voir le *Guide classique du Voyageur en France*). Popul., 21,500 hab.

Montdidier (Somme), à 38 kilomètres d'Amiens. (*Hôtels* : du Cygne, — de Condé). Cette ville est assise sur une montagne baignée par le Dom, elle était jadis entourée de fortifications dont on voit encore quelques restes, et fut le séjour de plusieurs rois de France ; le caractère de sa physionomie est la tristesse, la plupart des maisons sont vieilles et les rues sont inégales et mal pavées. On y remarque quelques monuments. (Voir pour leur description et l'histoire de Montdidier, le *Guide classique du Voyageur en France* de Richard.) Popul., 3,900 hab.

Eu (Seine-Inférieure) (*Hôtels* : du Cygne, — de l'Union), ville ancienne et jolie dans le voisinage de Tréport. Cette ville est située dans un vallon agréable sur les bords de la Bresle, qui la sépare d'un de ses faubourgs ; le roi Louis-Philippe y possède un château où il passe avec sa famille une partie de la belle saison. (Voir le *Guide classique du Voyageur en France*.) Popul., 4,000 hab.

En quittant la station de Breteuil, nous parcourons encore l'espace de quelques kilomètres sur le département de l'Oise, puis nous entrons dans celui de la Somme. Le premier village que nous y rencontrons est celui de *Folleville*, remarquable par le tombeau de Raoul de Folleville que possède son église. Ce tombeau date du xvi^e siècle, il est en marbre blanc et parfaitement conservé. Nous passons ensuite devant les villages de *La Faloise*, *Chaussois* et *Berny*, sur la gauche, *Chirmont* et *Merville* sur la droite. Le paysage assez triste depuis quelque temps s'anime en approchant de la station d'*Ailly*.

AILLY-SUR-NOYE, station, 129 kilomètres de Paris, 32 lieues 1/4 (Somme) (*Hôtel* : Turpin), petite ville d'un aspect riant, baignée par la *Noye*, que le chemin côtoie depuis Breteuil, et qu'il ne quittera qu'après l'avoir traversée près d'Amiens. On voit dans l'église d'Ailly le tombeau de Jean Hautbourdin, bâtard de Saint Pol. Popul., 1,000 hab.

D'Ailly à *Boves*, la station la plus voisine, on traverse les communes de *Gugencourt*, *Remiencourt*, *Dommartin*, *Cottenchy* à gauche et *Fouencamp* à droite.

BOVES, station, 139 kilomètres de Paris, 34 lieues $3/4$ (Somme), village sur la *Noye*. On y remarque les ruines d'une forteresse qui fut construite vers le 1^{er} siècle pour servir de refuge contre les brigandages des Normands.

Après Boves nous voyons successivement les villages de *Cagny*, *Boutellerie* et *Saint-Acheul*, avant d'arriver au faubourg de Noyon où est établie la station d'*Amiens*. Ici, comme dans toutes les villes qui précèdent, la gare du chemin est extra-muros.

AMIENS, 148 kilomètres de Paris, 37 lieues. chef-lieu de préfecture du département de la Somme. (*Hôtels*: de l'Abreuvoir, — du Berceau-d'Or, — du Commerce.) Ancienne, grande, belle et forte ville sur la Somme, qui est navigable pour de forts bateaux. Cette ville possède tous les établissements qui constituent une ville importante; elle est bien bâtie, entourée de remparts, le long desquels règne un beau cours et environnée de charmantes promenades; en outre les canaux dont elle est percée la rapprochent beaucoup de la physionomie des villes hollandaises. On y remarque le *Château-d'Eau*, plusieurs jolies *fontaines*, le *Palais-de-Justice*, l'*Hôtel de-Ville*, bâti par Henri IV, la *Halle-aux-Blés*, le *Mail* et particulièrement la *cathédrale*, où Philippe-Auguste et Charles VI reçurent la bénédiction nuptiale. La *nef* de cette *église* est un chef-d'œuvre d'architecture, et l'une des plus belles qui existent.

Amiens fut habitée par plusieurs empereurs romains; Clodion et Mérovée y firent leur séjour. Le 10 mars 1537, Fernand Tello, gouverneur de Doullens pour l'Espagne, surprit la ville par le stratagème suivant: il fit conduire un chariot chargé de noix qu'on arrêta sur l'un des ponts et d'après ses ordres, on en répandit un sac, ce qui amusa la garnison. Pendant ce temps, les Espagnols s'emparèrent des principaux postes

et firent prisonniers tout ce qui s'opposa à l'exécution de leur conquête. Henri IV la reprit le 27 septembre suivant et fit construire une citadelle. Cette ville est célèbre par le traité de paix qui y fut conclu entre la France et l'Angleterre en 1802, et violé peu de temps après par cette dernière puissance.

Avant 1789, Amiens portait les titres de comté et vicomté, elle était capitale de toute la Picardie et jouissait de tous les privilèges attachés à ces titres.

Le commerce d'Amiens est considérable, ses fabriques sont nombreuses, et les produits qui y sont exploités sont une richesse pour les Amiénois.

C'est d'Amiens que part l'embranchement du chemin de fer du Nord sur la ville de Boulogne; en attendant que cette section, qui est en construction, soit exploitée, l'administration du chemin de fer a pourvu à la communication avec cette ville au moyen de diligences qui desservent également Péronne, Abbeville, Montreuil, Rouen et Doullens. Popul., 47,200 hab.

Péronne (Somme) (*Hôtels* : d'Angleterre, — Saint-Claude, — Saint-Martin), ville forte au confluent de la Somme et de la Coulette; elle est entourée de fortifications considérables en briques qui s'avancent au loin dans la campagne, et protégée par des marais immenses. Péronne a été surnommée la *Pucelle* parce qu'elle ne fut jamais prise. On y remarque l'*hôtel de ville* où l'on conserve une *bannière* curieuse qui représente le siège que soutint cette ville en 1510 contre le comte de Nassau, et les divers monuments qui y existaient alors. Dans le *château* se trouve une tour où Charles le Simple mourut prisonnier du comte de Vermandois. Philippe-Auguste y fit enfermer le comte de Boulogne après la bataille de Bouvines, et Louis XI y fut détenu pendant trois jours par Charles le Téméraire, duc de Bourgogne. La forme de la ville est allongée, elle se divise en haute et basse. Elle jouissait avant 1789 de beaucoup de privilèges et fut capitale du Santerre. Popul., 4,200 hab.

Abbeville (Somme) (*Hôtels* : d'Angleterre, — du Lion-Noir, — de l'Écu-de-Brabant, — de la Tête-de-

Bœuf), ancienne et forte ville. Le reflux de la mer y amène des bâtiments du port de 100 à 150 tonneaux. C'est à Abbeville que Louis XII épousa la sœur de Henri VIII, roi d'Angleterre, et qu'en 1766 le jeune chevalier de la Barre, âgé de 15 ans, reçut la question ordinaire et extraordinaire, souffrit l'amputation de la main droite et de la langue, fut décapité et ensuite jeté dans les flammes pour avoir chanté des chansons licencieuses et passé près d'une procession le chapeau sur la tête. (Voir le *Guide classique du Voyageur en France*). Popul., 17,600 hab.

Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais) (*Hôtels* : du Nord, — des Bains, — Meurice, — de l'Univers, — de Flandre, — d'Angleterre), située à l'embouchure de la Liane sur le détroit du Pas-de-Calais, où elle a un port qui passe pour être un des plus favorables à l'embarquement des passagers de France en Angleterre. Elle se divise en ville haute et ville basse. La première est sur une colline entourée de remparts, on y voit deux places publiques et plusieurs belles fontaines; la seconde touche au port et renferme toute l'activité, le commerce et la plus grande partie de la population. Elle est bien percée et traversée par la Liane. (Voir pour les détails historiques et le programme des bains de mer et des eaux minérales, le *Guide classique du Voyageur en France*.) Popul., 29,200 hab.

Doullens (Somme) (*Hôtels* : de l'Europe, — du Grand-Turc), située au fond d'une vallée qu'arrosent l'Anthie et la Gronche. Son étendue n'est pas considérable, mais elle offre un aspect agréable. *L'église Saint-Martin* est remarquable par la délicatesse et la légèreté de ses piliers. La *citadelle* est une des plus belles de France, elle fut construite sous Louis XIII et Louis XIV, réparée par Vauban, et servit quelquefois de prison d'État. (Voir le *Guide classique du Voyageur en France*.) Popul., 4,300 hab.

D'Amiens à la station de *Corbie*, le chemin de fer traverse plusieurs fois la Somme et passe par les villages de *Camons*, *Longueau*, *Lamotte-Berbière*, *Glissy*,

Blangy, Bussy, Vecquemont, Daours, Aubigny et Laneuville.

CORBIE, station, 163 kilomètres de Paris, 40 lieues $\frac{3}{4}$ (Somme); située à droite de la station du chemin de fer, cette petite ville possède un beau pont sur la Somme, elle était jadis très-bien fortifiée. Les Espagnols la surprirent en 1636, mais Louis XIII la reprit la même année, par la bravoure et l'intrépidité de quelques habitants, auxquels le roi accorda, pour récompense, les privilèges de noblesse. Louis XIV jugeant que les fortifications de cette ville étaient inutiles, les fit raser en 1673.

Il existe à Corbie des *eaux minérales* qui ont la vertu de guérir les maladies chroniques.

Corbie possédait autrefois une riche *abbaye de bénédictins*; l'abbé était comte, seigneur spirituel et temporel de la ville; le 21 décembre 1759, la police qui avait été longtemps exercée par le seigneur abbé, commença à l'être par des officiers de police nommés par les habitants; ceux-ci célébrèrent le nouveau régime administratif par des réjouissances publiques. *Popul.*, 2,800 hab.

De Corbie à *Albert* (la station suivante), le chemin de fer côtoie incessamment la rivière de *Miraumont* qui fertilise de magnifiques campagnes. Nous passons, à droite, sur les communes de *Vaux, Méricourt, Treux, Ville et Dernancourt*; à gauche, sur celles de *Bonnay, Heilly, Bibemont et Buire*.

ALBERT, station, 178 kilomètres de Paris, 44 lieues $\frac{1}{2}$ (Somme), petite ville située sur le penchant d'une montagne; elle est arrosée par la rivière de *Miraumont* qui y fait marcher plusieurs *usines* et forme une belle *cascade* de plus de 10 mètres de chute. On y remarque, en outre, un long et étroit *souterrain* dont la voûte est chargée de *pétrifications* composées d'un grand nombre de roseaux, d'argentines, de mousses et autres plantes marécageuses. Il y a aussi un tronc d'arbre d'où sortent plusieurs branches qui s'élèvent dans un

groupe de roseaux pétrifiés de 5 mètres de circonférence.

L'église d'Albert possède une image de la Vierge très-reverée dans le pays appelé *N. D. de Berbière*; elle est l'objet d'un pèlerinage annuel de la part des gardes de troupeaux. *Popul.*, 3,000 hab.

Après Albert, le chemin continue à côtoyer la rivière de *Miraumont*, en passant à droite, devant les villages de *Mesnil*, *Hamel*, *Beaucourt* et *Miraumont*; à gauche, devant ceux d'*Avelny*, *Authuille*, *Divion*, *Grandcourt* et *Irles*.

Nous quittons ici le département de la *Somme* pour entrer dans celui du *Pas-de-Calais*, et le premier village que nous y rencontrons est la station d'*Achiet-le-Grand*.

ACHIET-LE-GRAND, *station*, 198 kilomètres de Paris, 49 lieues 1/2 (*Pas-de-Calais*). Cette station est située au point culminant de la crête qui sépare le bassin de la *Somme* que nous quittons, pour entrer dans ceux de la *Scarpe* et de la *Deûle*, à 116 mètres 50 centimètres au-dessus du niveau de la mer. Village de l'arrondissement d'Arras, il n'offre rien de remarquable.

Courcelles, *Moyenneville* et *Boiry* à droite, *Gomiécourt* et *Hemelincourt* à gauche, sont les communes traversées par le chemin de fer avant d'arriver à la station de *Boileux*.

BOILEUX, *station*, 207 kilomètres de Paris, 51 lieues 3/4 (*Pas-de-Calais*, arrondissement d'Arras). Rien de remarquable.

Entre *Boileux* et *Arras* on passe à gauche par les communes d'*Agny* et d'*Achicourt*, à droite par celles de *Mercatel* et *Bémorains*.

ARRAS, *station*, 215 kilomètres de Paris, 53 lieues 3/4. (*Hôtels* : de l'Univers, — du Petit-Saint-Pol, — de l'Europe.) Chef-lieu de préfecture du département du *Pas-de-Calais*, sur la *Scarpe* qui la divise en deux et

reçoit le *Crinchon*. Elle est bâtie partie à mi-côte, partie dans un terrain plat, et se compose de quatre parties distinctes l'une de l'autre ; la Cité, la ville haute, la ville basse et la citadelle ; plusieurs faubourgs l'agrandissent encore. La *Cité*, qui occupe le terrain le plus élevé, est à peu près sur le même emplacement que celle qui reçut César ; la *nouvelle ville* eut pour noyau un petit oratoire élevé par St. Waast, au vi^e siècle, sur le bord du *Crinchon*, oratoire qui devint sous un des fils de Clovis une abbaye bâtie sur un plan beaucoup plus étendu. La *ville basse* est moderne, régulièrement bâtie, et touche aux glacis de la *citadelle*, élevée sous Louis XIV par Vauban. Cette partie d'Arras est fort belle, et formée de maisons en pierre de taille à plusieurs étages ; les *places* publiques sont entourées de *bâtiments gothiques*. L'*église cathédrale*, dédiée à Notre-Dame, est un bel édifice de construction gothique. L'*Esplanade*, entre la Cité, la ville et la citadelle, est une belle promenade.

Cette ville, qui est très-ancienne, était la capitale des *Atrebates*, sous le nom de *Nemectocenna*. César s'en empara 50 ans environ avant Jésus-Christ. Les Vandales la dévastèrent en 407, et les Normands en 880. En 1494, elle fut livrée à l'empereur d'Allemagne, et ensuite longtemps occupée par les Espagnols. En 1640, Louis XIII la soumit avec tout le pays voisin. On trouva sur l'une des portes cette inscription : *Quand les Français prendront Arras, les souris mangeront les chats*. Ce qui fit dire après la prise de la ville à un Français : *qu'il n'y avait qu'à ôter le P du quatrième mot pour que l'inscription soit exacte*.

Le commerce d'Arras est très-important, il comprend une grande quantité d'industries. — *Population*, 24,500 habitants.

D'Amiens à Arras, le chemin traverse de belles plaines, de riches vallées, des bois et des eaux ; après Arras, il continue son cours sur des remblais souvent fort élevés jusqu'à Douai.

A la station d'Arras on trouve des voitures qui con-

duisent aux endroits suivants : *Calais*, *Béthune*, *Bapaume*, *Saint-Omer*, *Cambrai* et *Lens*.

Calais (Pas-de-Calais). (*Hôtels* : Dessin, — Quillac, — Meurice, — de Flandre, — du Commerce.) Cette ville est dans une situation agréable sur la Manche où elle a un port commode, à la jonction de plusieurs canaux qui facilitent ses communications avec *Gravelines*, *Arras*, *Dunkerque* et *Saint-Omer*. Son enceinte est petite, ses rues sont assez larges, bien percées et bordées de trottoirs; la *place d'Armes*, presque au milieu de la ville, est assez vaste, les maisons sont bâties en briques, ce qui donne à l'aspect de cette ville un ton vigoureux qui va bien avec celui des eaux de la Manche et du ciel souvent brumeux de cette partie de la France. Les *remparts*, la *jetée*, la *citadelle* et le *port* sont d'un bel effet et curieux à visiter. La traversée de *Calais* à *Douvres* se fait en quatre heures environ par les paquebots à vapeur. — *Population*, 12,600 habitants.

En 1347, Edouard III, roi d'Angleterre, mit le siège devant Calais; après une année de défense et cédant à la plus horrible famine, les habitants furent contraints de capituler; le vainqueur, irrité d'une aussi longue résistance, ne voulut accéder à aucun arrangement à moins qu'on ne lui livrât à discrétion six des bourgeois les plus notables de la ville. Eustache de Saint-Pierre, Jean d'Aire, Jacques et Pierre Visant et deux autres dont les noms sont inconnus, se dévouèrent pour le salut commun. Ils furent conduits la corde au cou au roi d'Angleterre, à qui ils présentèrent les clefs de la ville. Grâce à la reine, ces généreux citoyens eurent la vie sauve. (Voir le *Guide classique du voyageur en France* de Richard.)

Saint-Omer (Pas-de-Calais). (*Hôtels* : Ferru, — de l'Ancienne Poste, — du Commerce.) Cette ville, située dans une contrée marécageuse sur l'Aa, est généralement bien bâtie et bien fortifiée, ses rues sont larges et bien percées, douze *fontaines* distribuées dans les différents quartiers y entretiennent la fraîcheur; sur la *place d'Armes* se trouve l'*hôtel de ville*. Il existe

sous les murs de la ville deux faubourgs très-importants. C'est entre ces deux faubourgs et *Clairmarais* que sont situées, dans d'immenses marais, plusieurs îles flottantes plantées d'arbres et couvertes d'excellents pâturages que les propriétaires font voguer à leur gré comme un bateau, pour y faire entrer leurs bestiaux et les en faire sortir. — *Population*, 20,700 habitants. (*Voir pour l'histoire de Saint-Omer, le Guide classique du voyageur en France* de Richard.)

Cambrai (Nord). (*Hôtels* : de l'Europe, — des Dili-gences). Cette ville est très-ancienne et d'une grande étendue; elle est située dans une contrée fertile en lin et abondante en pâturages. L'*Escaut*, qui passe à Valenciennes et traverse la Belgique du sud au nord, prend sa source dans les environs de Cambrai qu'elle traverse en arrosant les fossés des fortifications considérables qui enveloppent l'ancienne capitale du Cambrésis. On remarque particulièrement dans cette ville la *place d'Armes* qui est si vaste, que toute la garnison peut y être rangée en bataille. — *Population*, 20,200 habitants. (*Voir pour l'histoire de Cambrai le Guide en France* de Richard.)

Béthune (Pas-de-Calais). (*Hôtels* : de France, — d'Angleterre.) Ville de l'Artois, bâtie sur un roc baigné par la *Bett* et le *canal de Lave*. Elle est assez bien bâtie, possède une vaste place qui est dominée d'un côté par le *beffroi* de l'*hôtel de ville*, curieux par la bizarrerie de sa construction. La principale *église* y est remarquable par la légèreté et l'élégance de sa nef portée sur des colonnes très-déli-cates.

Cette ville n'est pas ancienne, et il n'en est fait mention que vers le 11^e siècle. Les Français la prirent en 1645, Vauban en augmenta les fortifications. Les alliés la reprirent en 1710, après 65 jours de tranchées ouvertes, et elle fut rendue à la France en 1714, par le traité d'Utrecht. — *Population*, 7,500 habitants. (*Voir le Guide en France* de Richard.)

Bapaume (Pas-de-Calais). (*Hôtels* : du Pas-de-Calais, — de la Fleur-de-Lis.) Jolie ville fortifiée, près de la source de la *Sensée*. Elle doit son origine à un châ-

teau fort, ses rues sont bien percées, bien pavées et bordées de maisons régulièrement bâties; ses fortifications sont de Vauban. On y remarque le *donjon* d'une *vieille forteresse*, l'*église*, l'*hôpital* et une *fontaine* qui fut ornée en 1723 de la statue de Louis XV. *Population*, 3,300 habitants.

Lens (Pas-de-Calais). Située dans une plaine sur le *Souchez*, cette ville, jadis fortifiée, fut prise et reprise plusieurs fois. En 1648, le prince de Condé remporta sous ses murs une victoire signalée sur les Espagnols; elle a été cédée à la France par le traité des Pyrénées. *Population*, 2,700 habitants.

Après avoir fait une excursion dans les villes qui précèdent, nous continuons à voyager sur le chemin de fer du Nord. En quittant *Arras*, nous suivons le cours de la *Scarpe* que nous traversons à *Fampoux* avant d'atteindre la station de *Rœux*.

ROEUX, *station*, 225 kilomètres de Paris, 56 lieues $\frac{1}{4}$ (Pas-de-Calais). Cette station est un petit village de l'arrondissement d'Arras. Il n'offre rien de remarquable. Le convoi la quitte promptement pour se rendre à celle de *Vitry*, et passe par *Plouvin*, *Pelves* et *Biaches*, trois communes situées sur la *Scarpe*.

VITRY, *station*, 231 kilomètres de Paris, 57 lieues $\frac{3}{4}$ (Pas-de-Calais), arrondissement d'Arras. Bourg riche et populeux traversé par la *Scarpe*.

Après avoir passé devant *Brébières* et *Corbihan* dans la vallée de la *Scarpe* sur la droite du chemin, nous quittons le département du Pas-de-Calais pour entrer dans celui du Nord. *Courchelettes* et *Lambres* précèdent la station de Douai.

DOUAI, *station*, 241 kilomètres de Paris, 60 lieues $\frac{1}{4}$ (Nord), sous-préfecture. Ici la station du chemin est tout à fait intra-muros et traverse deux fois les fortifications de la ville; c'est la première fois que cela arrive depuis Paris dans une ville un peu considérable;

c'est en même temps une conquête de l'industrie sur le génie militaire.

(Hôtels : de Flandre, — de l'Europe, — du Commerce.)

La ville de Douai est grande et belle, elle est située très-avantageusement pour le commerce sur la *Scarpe* qui communique avec le *canal de la Sensée*. C'est une ville d'industrie, où les arts sont encouragés; elle est bien percée et bien bâtie; il y existe une vaste *place* entourée de vieilles murailles irrégulières flanquées de *tours* rondes. Les *remparts* offrent des *promenades* agréables. On y remarque particulièrement l'*arsenal* et la *fonderie de canons*.

Douai est célèbre dans toute la Flandre par la *promenade* qui se fait dans tous les quartiers de la ville vers les premiers jours de juillet, du géant *Gayant* et de toute sa *famille*. C'est un énorme mannequin de 8 à 10 mètres de hauteur, dont le corps est d'osier et la tête de bois. Couvert d'une riche armure et d'une cotte de mailles qui descend jusqu'à terre (afin de dérober à la vue les personnes qui le font mouvoir); il est armé d'une épée à la chevalière, et son bras tient une lance et un écu aux armes de Douai; derrière lui marche sa *femme* d'environ 7 mètres de hauteur, suivie de leurs trois enfants, *Jaco*, *Filiou* et *Binbin*; autour de ces enfants caracole un petit centaure tout grotesque, appelé le *sot des canonniers*. Ils sont suivis de la *roue de la fortune* sur laquelle on voit une plate-forme inclinée, sur laquelle sont placés les mannequins costumes de divers personnages et la déesse fixée au centre. Autour d'elle dansent en rond, se tenant par la main, un *financier*, un *campagnard* tenant une poule, un *procurateur*, un *courtisan* vetu à l'espagnole, une *prostituée* et un *militaire*. Le mouvement de rotation qui emporte ces personnages tantôt en haut, tantôt en bas, au moyen de l'inclinaison de la machine mue par le mouvement de la marche, est le sens allegorique qui indique l'inconstance et la mobilité des caprices de la fortune.

Cette singulière cérémonie était d'abord toute religieuse et fut instituée en 1480, pour rendre grâce à

Dieu de ce que par tel jour, 16 juin, cette ville fut gardée et conservée de l'entreprise qui y feroient les Français, pour la cuider d'en prendre. Tels sont les termes d'une pièce authentique déposée aux archives de l'hôtel de ville. Charles-Quint, qui cherchait à neutraliser l'humeur inquiète des habitants de ces contrées en fondant la plupart, des représentations gigantesques qui existaient en Flandre, joignit à la procession de Douai les figures colossales de *Gayant* et de sa famille.

L'origine de Douai se perd dans la nuit des siècles. Sous Jules César cette ville faisait partie de la Gaule-Belgique, et était habitée par les Caluaci. Dans le ix^e siècle, c'était une place importante entourée de murs, de fossés, et défendue par un château. Elle était tellement fortifiée en 870, que les bénédictins de Broile ne trouvèrent pas de lieu plus sûr pour se mettre, eux et le corps de saint Amé leur patron, à l'abri de l'insulte des Normands, dont cette ville rendit les efforts inutiles. Hugues le Grand, comte de Paris, la prit en 932, et la donna au comte Roger, qui la céda à Louis d'Outremer pour obtenir sa liberté. Lothaire l'assiégea et s'en rendit maître en 965. Les comtes de Flandre s'en remirent en possession en 988. Robert le Frison la prit en 1072 et ses successeurs la conservèrent jusqu'en 1102, époque où Robert le Jeune s'en empara. L'empereur Henri IV l'assiégea sans succès en 1107. Philippe-Auguste la prit après quatre jours de siège, en 1212. Les Français la gardèrent jusqu'en 1302, époque où les Flamands, vainqueurs à Courtray, la reprirent. En 1304 Philippe le Bel se présenta devant Douai et l'attaqua avec beaucoup de vivacité, mais les habitants forcèrent le monarque à se retirer. En 1479, Louis XI voulut la surprendre et ne put y parvenir. L'amiral de Coligny essaya, sans plus de succès, de s'en rendre maître en 1557. Louis XIV, plus heureux, la prit par capitulation, après quatre jours de tranchée ouverte, le 7 juillet 1667. Les puissances coalisées la reprirent le 29 juin 1710, mais elles ne jouirent pas longtemps de leur conquête, le maréchal

de Villars la leur enleva le 10 septembre 1712, après la victoire de *Denain*.

Douai est la patrie de Jérôme Commelin, célèbre imprimeur et savant helléniste; de Jean de Boulogne, élève de Michel-Ange, de l'ex-ministre Calonne et de Dulaurens, homme de lettres.

Le commerce qui se fait dans cette ville est considérable. *Population*, 23,300 habitants.

Un service de voitures transporte les voyageurs de la station à *Cambrai* (voir l'article Correspondance avec la station d'Arras), *Bouchain* et *Hénin-Liétard*.

Douai est le lieu où le chemin de fer du Nord se divise en deux embranchements qui vont se relier aux chemins de la Belgique, l'un par *Lille* et *Mouscron*, l'autre par *Valenciennes* et *Quiévrain*.

Nous allons continuer notre voyage par *Lille*, nous reviendrons ensuite à *Douai* pour explorer la ligne de *Valenciennes*.



EMBRANCHEMENT DE LILLE.

En quittant Douai nous retrouvons la Scarpe, qui arrose les fossés d'un *petit fort* situé à la droite du chemin; un peu plus loin la *gare des marchandises* se développe sur la gauche, puis le village de *Roost* à droite précède la station de *Leforest*.

LEFOREST, station, 248 kilomètres de Paris, 62 lieues. Ici nous rentrons dans le Pas-de-Calais. Cette station est sans importance.

Après *Leforest* nous passons dans les communes d'*Evin* (Pas-de-Calais), *Ostricourt* (Nord), et *Oignies* (Pas-de-Calais). La station de *Carvin* est également placée sur le territoire de ce dernier département.

CARVIN, *station*, 254 kilomètres de Paris, 63 lieues $1/2$ (Nord). Le chemin passe assez loin de la petite ville de *Carvin*, mais l'importance de cette localité a déterminé l'administration du Nord à donner son nom à la station qu'elle a établie près d'*Oignies*. Du reste, *Carvin* est un bourg riche et peuplé, dans lequel il existe un grand nombre de fabriques. — *Population*, 5,100 habitants.

Avant d'arriver à la station de *Séclin*, on voit à gauche les villages de *Camphin* et *Phalempin*.

SÉCLIN, *station*, 262 kilomètres de Paris, 65 lieues $1/2$ (Nord). Son origine est fort ancienne, puisqu'on y admirait déjà du temps de saint Ouen les reliques de saint Piat, qui y fut martyrisé en 299. Ce bourg fut brûlé par l'armée de Philippe-Auguste, lors de la bataille de Bouvines, et pillé par celle de Philippe le Bel en 1297. Charles V y rassembla son armée en 1342, et Philippe le Bon y ouvrit des conférences avec les Gantois, qui n'eurent aucun résultat. En 1566, les habitants repoussèrent les Gueux (association belge), venus pour piller leur église; et en 1794, ils forcèrent les Autrichiens à la retraite. — *Population*, 3,100 habitants.

Quand nous avons quitté *Séclin*, le convoi passe devant *Wattignies*, à droite, et *Les Moulins*, à gauche. Ce dernier village est d'autant mieux nommé qu'aux approches de *Lille* on voit des centaines de moulins destinés à fabriquer l'huile de colza. Un peu plus loin nous entrons dans le faubourg de *Fives*, dépendant de *Lille*, et où est placée la station du chemin de fer.

LILLE, *station*, 273 kilomètres de Paris, 68 lieues $1/4$. Chef-lieu de préfecture du département du Nord. (*Hôtels* : de Bellevue, — de l'Europe, — du Nouveau-Monde, — du Commerce; tous au centre de la ville.) C'est une très-belle ville, située sur le canal qui communique de la *Sensée* à la mer, et sur la *Moyenne-Deûle* qui la traverse, et y est navigable. Elle est entourée de fortifications immenses qui passent pour le

chef-d'œuvre de Vauban, et défendue par une *citadelle* remarquable. Les rues y sont larges, propres, bien percées et bordées de maisons bien bâties, presque toutes dans un goût moderne.

Les principaux monuments de Lille sont la *Bourse*, le *Théâtre*, le *Palais de Richebourg*, construit par Jean Sans-Peur, en 1430; il fut habité par Charles-Quint, et cédé en 1660 aux magistrats de la ville par Philippe IV, roi d'Espagne. Ce palais sert d'*hôtel de ville* depuis cette dernière date. Les tours à créneaux et les croisées gothiques attestent l'époque de sa construction. L'aile droite ayant été incendiée, elle fut rétablie dans le goût moderne, au XVIII^e siècle. Ensuite l'*église Saint-Maurice* qui date de 1022, et celle de *Saint-Paul*. Le *Mont-à-Piété*, l'*Hôpital-Général*, fondé en 1739; le *Musée*, dans un ancien couvent de Recollets dont on admire la façade; un superbe *pont*, la *salle des Concerts*, les *prisons*, l'*abbatoir* et le *jardin botanique*. Deux autres monuments doivent aussi fixer l'attention, ce sont la *porte de Paris*, bel arc de triomphe élevé en 1782 à la gloire de Louis XIV, et la *colonne* érigée sur la grande place, en commémoration du siège que la ville eut à soutenir en 1792 contre les Impériaux, qui durent, après plusieurs jours de bombardement, lever honteusement le siège. Cette colonne a été inaugurée en 1844.

Cette ville a pris son nom d'un village entouré d'eau qui devait son origine à un château bâti dans les derniers siècles de la puissance des Romains dans la Belgique, et autour duquel plusieurs habitants attirés par la sûreté qu'il offrait, vinrent s'établir. En 1007, Baudoïn IV, comte de Flandre, y fit bâtir un grand nombre de maisons et l'entoura de murs. Elle fut prise trois fois, dans l'année 1213, par Philippe-Auguste, ensuite par Ferrand, comte de Flandre, et la troisième fois par le même Philippe, qui la réduisit totalement en cendres. Elle se releva de ce désastre, et fut augmentée du double de sa grandeur passée. Philippe le Bel l'attaqua et la prit par capitulation en septembre 1297, mais elle fut prise en 1302 par Jean de Manner, comte

de Flandre, qui venait de gagner sur les Français la bataille de Courtray. En 1303, par un traité de paix, elle fut abandonnée à Philippe le Bel, ainsi que Douai et Orchies. En 1304 le comte Guy la fit entourer de murailles et de fossés. En 1314, Robert de Bethune, de Flandre, tenta sans succès de s'en rendre maître. En 1382, un incendie la consuma presque entièrement. Elle fut rendue à la Flandre par Philippe le Hardi. En 1476 elle passa à l'Autriche. Vingt ans après, les Pays-Bas ayant été réunis à la couronne d'Espagne, elle fut soumise à cette puissance qui la conserva pendant deux siècles. En 1667, Louis XIV l'assiégea à la tête d'une armée puissante, et la prit le 27 avril. Lors de la guerre de la succession d'Espagne, cette ville fut prise par les alliés le 23 octobre 1708, et elle fut enfin cédée à la France par le traité d'Utrecht, en 1713. En 1792 elle soutint un siège mémorable contre les Autrichiens qui la bombardèrent depuis le 29 septembre jusqu'au 6 octobre suivant; le courage des habitants obligea les assiégeants de se retirer en abandonnant une quantité considérable d'équipages.

Lille est l'une des premières villes de France, sa population est très-considérable, et ses habitants sont pour la plupart des artisans qui font marcher les nombreuses usines qui y existent. Le jour de l'inauguration du chemin de fer du Nord, on a vu flotter le drapeau belge à côté du drapeau français dans la gare de Lille. Les deux royaumes, qui n'en faisaient qu'un seul ce jour-là, semblaient consacrer des espérances que l'avenir réalisera peut-être.

La station de Lille communique directement avec *Dunkerque* au moyen des messageries royales et générales. *C'est de cette ville que partent les deux embranchements du chemin de fer du Nord sur Calais et Dunkerque.* — Population, 72,600 habitants.

Dunkerque (Nord). (Hôtels : du Chapeau rouge ; — de Flandre ; — du Sauvage.) Ville maritime, dans une situation très-avantageuse sur la mer du Nord, à la jonction des canaux de *Bergues*, de *Bourbourg* et de *Furnes*; sous-préfecture. Cette ville est grande,

bien bâtie, et passe pour l'une des plus jolies de la France. Les *places publiques* sont belles, vastes et régulières, mais elle n'a d'eau potable que celle des citernes. Son *port* est grand, commode, très-fréquenté et précédé d'une rade très-sûre. Dunkerque possède quelques édifices parmi lesquels on remarque l'*hôtel de ville*, construit en 1644. — *Population*, 27,100 habitants.

L'origine de Dunkerque paraît remonter au *vii^e* siècle. (*Voir* pour son histoire et ses établissements publics le *Guide classique du voyageur en France* de Richard.)

En sortant de Lille, nous passons devant les villages de *Mons*, *Wasquehal* et *Croix*, situés sur la droite du chemin, et nous arrivons à la station de Roubaix.

ROUBAIX, *station*, 283 kilomètres de Paris. 70 lieues $3/4$ (Nord). (*Hôtels*: de France: — du Commerce.) Cette ville est située sur le canal *de la Marq* qui la traverse. L'industrie manufacturière y est portée au plus haut point, et le mouvement continu qu'y répand l'importance de son commerce, lui donne un aspect florissant de fraîcheur et de nouveauté qui surprend au premier abord. Elle est généralement bien bâtie, propre et bien percée; les maisons y sont grandes, et une sorte d'élégance qui approche du luxe, distingue quelques-unes d'entre elles.

Au *xv^e* siècle cette ville n'était qu'un village où *Pierre Roubaix* fit bâtir un château et des maisons qu'il entourait de fossés. En 1789 cette ville était devenue assez considérable; en 1804, la population s'élevait à 8700 habitants, et elle augmenta si rapidement qu'en 1830, elle dépassait 13,000, et dans ces derniers temps 25.000. non compris les ouvriers étrangers qui y sont au nombre de 4 à 5,000, lorsque les fabriques sont en pleine activité.

La principale industrie de Roubaix est dans la fabrication des étoffes.

Nous ne sommes plus qu'à 3 kilomètres de la dernière station du chemin du Nord établi en France. —

TOURCOING, *station*, 285 kilomètres de Paris, 71 lieues $\frac{1}{4}$ (Nord). (*Hôtels* : du Cygne; — de Paris.) Ville manufacturière située dans un territoire fertile. Elle est bien bâtie; presque toutes ses maisons ont une jolie façade, et ses nombreuses fabriques lui donnent un air animé. On remarque l'*hôtel de ville* sur la grande place, l'église *Saint-Christophe*, celle de *Saint-Jacques* et l'*hospice*.

Comme à *Roubaix*, les *fabriques de Tourcoing* s'occupent principalement des étoffes. — *Population*, 24,000 habitants.

Après cette dernière station, le chemin parcourt encore l'espace de 2,272 mètres sur le territoire *français*, et entre en *Belgique*; quelques kilomètres encore et nous touchons à la première station belge, qui est la dernière du chemin du Nord.

MOUSCRON, *station*, 291 kilomètres, 75 lieues $\frac{1}{4}$ (Belgique), station franco-belge où est située la *Douane*.

La *station de Mouscron* dessert *Tournay*; en outre elle sert de communication entre *Lille*, *Courtray*, *Gand*, *Bruges*, *Ostende*, *Bruxelles*, *Anvers*, *Louvain*, *Tirlemont*, *Saint-Tron*, *Liège*, *Verviers*, *Aix-la-Chapelle*, *Duren* et *Cologne*. De cette dernière ville le chemin de fer côtoie le Rhin, et va rejoindre d'un côté *Dusseldorf*, et de l'autre *Coblentz*.

AVIS CONCERNANT LES DOUANES.

Les voyageurs sont prévenus que la Douane est très-sévère, et qu'il serait imprudent de passer de Belgique en France avec des articles prohibés ou des articles soumis à la taxe, sans les déclarer, tels que malines, toiles, cristaux, aciers, contrefaçons de livres français et tabacs.



EMBRANCHEMENT DE VALENCIENNES.

Pour le voyageur qui désire aller directement à Bruxelles et parcourir la ligne de l'ouest, l'embranchement de *Valenciennes* est préférable; la distance y est beaucoup moins longue que par *Lille*, qui communique naturellement de préférence avec la ligne de l'Est.

Nous sommes revenus à Douai, où le chemin du Nord se divise en deux embranchements, comme nous l'avons expliqué précédemment, et nous partons pour la station de *Montigny*, qui est la première après Douai, en passant par les communes de *Sin*, à gauche, *Dechy*, *Guesnin*, et *Loffre*, à droite.

MONTIGNY, station, 250 kilomètres de Paris, 62 lieues 1/2 (Nord). Village situé à 9 kilomètres de Douai. Il y avait jadis un château fort dans lequel existaient des cachots où les instruments de supplice que l'on y voyait il y a quelques années, nous attestent la cruauté de ceux qui le possédaient.

Massy, *Ecaillon*, à droite: *Bruille-les-Marchiennes* et *Villiers-Campeau*, à gauche du chemin, sont les villages qui précèdent la station de *Somain*.

SOMAIN, station, 256 kilomètres de Paris, 64 lieues (Nord), village de l'arrondissement de Douai, où il existe des fabriques d'instruments aratoires et des métiers pour la filature du lin destiné aux batistes et aux dentelles.

Cette station est traversée par une route qui conduit d'un côté à *Bouchain* (voir Douai), et de l'autre à *Marchiennes* et *Orchies*, deux villes importantes pour le commerce.

Entre *Somain* et la station suivante qui est *Wallers*,

on passe à droite devant les villages d'*Erre*, *Hornaing*, *Hellesmes*, et à gauche, devant celui de *Fenain*.

WALLERS, station, 265 kilomètres de Paris, 66 lieues $\frac{1}{4}$ (Nord). Village situé à 12 kilomètres de *Valenciennes* et 6 kilomètres de *Raismes*, la station suivante. Il n'offre rien de remarquable.

RAISMES, station, 271 kilomètres de Paris, 67 lieues $\frac{3}{4}$ (Nord). Ce village est le centre d'une houillère qui occupe un grand nombre d'ouvriers. Il y existe des forges, fonderies de fer et de cuivre, marteaux-cylindres, laminoirs, fonderie, etc., mus par la vapeur; clouteries, fabriques de chaînes en fer, étrilles, pentures, etc. On y élève des arbres fruitiers.

Cette station est à 6 kilomètres de celle de *Valenciennes*, et n'en est séparée que par les communes de *Brenage* et d'*Anzin*. Elle communique par une belle route avec la ville de *Saint-Amand-les-Eaux*, située sur la *Scarpe*, célèbre pour ses sources d'eaux minérales.

VALENCIENNES, station, 277 kilomètres de Paris, 69 lieues $\frac{1}{4}$ (Nord). (*Hôtels* : la Poste ; — le Canard ; — le Grand-Cygne.) Cette ville est une place de guerre de second ordre, située sur l'*Escaut* qui la traverse en partie, et au confluent de la *Rhondelle*. Cette position la rend très-forte, parce que, en temps de guerre, on peut inonder les trois quarts de sa circonférence au moyen des eaux retenues par les écluses dans les fortifications qui la défendent.

La ville de Valenciennes est bien bâtie, ses maisons sont pour la plupart en brique et en pierre blanche. On y remarque l'*hôtel de ville*, riche de décoration, où se confondent le style gothique et plusieurs ordres d'architecture ; la façade, belle, uniforme et prolongée, est surmontée d'un attique orné de cariatides représentant les quatre saisons. La *Galerie de peinture*, enrichie de trois tableaux de *Rubens*, occupe le deuxième étage de l'hôtel de ville. Un monument remarquable

qui accusait au loin l'existence d'une ville, était le *Belfroi*, grande tour carrée, haute de 70 mètres 5 cent., surmontée d'un carillon, et ornée d'une horloge de Pierre-Romain, horloger allemand. Cet édifice, construit en 1222, s'écroula le 7 avril 1843, cédant à la vétusté; on eut à déplorer la mort de quelques habitants de Valenciennes qui furent ensevelis sous les décombres. L'hôpital général et la salle de spectacle méritent également de fixer l'attention.

Parmi les promenades, les plus agréables sont : le *Cours-Bourbon* et la *Place-Verte*, dans l'intérieur des murs (il existe aussi une *Place-Verte* à Anvers, elle est décorée de la statue de Rubens). La digue entre la ville et les faubours; la tour des fortifications extérieures, de la porte de Mons à celle du Quesnoy; le faubourg de Cambrai et la tour intérieure de la citadelle, d'où l'on découvre la vallée de l'Escaut.

L'origine de Valenciennes paraît remonter aux Trévériens ou Nerviens. En 445, les Francs, sous la conduite de Clodion, s'emparèrent d'un château qui défendait un petit village situé où est actuellement la ville. Clovis III, qui occupait ce château en 693, y tint un plaid général, et Charlemagne y convoqua une assemblée en 771. L'empereur Lothaire et Charles le Chauve y firent des capitulaires. En 881, les Normands assiégèrent la ville sans succès, mais Beudoïn, comte de Flandre, s'en empara en 1003, et l'empereur Henri V la reprit en 1007. Les Espagnols l'assiégèrent vers la fin de 1566 et n'y entrèrent que le 15 mars 1567. Louis XIV l'assiégea en personne, et la prit le 1^{er} mars 1678. Par le traité de Nimègue, la possession en fut assurée à la France. En 1793, elle fut bombardée, incendiée en partie et prise par les Autrichiens après 80 jours de résistance. Mais le 27 août 1794, le général Schérer la reprit par capitulation. En 1815, après la bataille de Waterloo, elle ne se rendit aux alliés qu'après la rentrée de Louis XVIII dans Paris.

Valenciennes est la patrie de Froissard, historien du xiv^e siècle, des peintres Wateau, Gérin, Abel de Pujol, et de la célèbre actrice Duchesnois.

Le commerce y est considérable, et ses rapports avec les autres villes de la France et l'étranger sont une source immense de richesse. — *Population*, 21,500 habitants.

Valenciennes communique particulièrement avec *Lille*, *Condé*, *Saint-Quentin*, *Péronne*, *Calais*, *Saint-Amand-les-Eaux*, *Douai*, *Maubeuge*, *Avesnes*, *Sedan*, *Verdun-sur-Meuse* et le *Quesnoy*.

En quittant Valenciennes, le chemin traverse les villages de *Saint-Saulve*, *Ounaing*, *Quarouble*, et arrive à la station de *Quiévrain* ou *Quiévrechain*.

QUIÉVRAIN, station, 289 kilomètres de Paris, 72 lieues 1/4 (Nord). Ce village est le dernier de la France du côté de la Belgique; la douane belge y est établie. Il est célèbre par les faits d'armes qui s'y sont passés sous la révolution française, entre les troupes de la république et les armées alliées.

Blanc-Misseron est à quelques kilomètres de *Quiévrain*; c'est dans cette localité qu'est située la douane française. (*Avis concernant les douanes. Voir page 44.*)

La station de *Valenciennes* communique directement avec BRUXELLES par *Namur*, *Charleroi*, *Quiévrain*, *Mons*, *Turbise*, *Soignies*, *Braine-le-Comte*, et *Hal* (cette route porte le nom de ligne du *Midi*).

BRUXELLES communique ensuite avec *Malines*, *Anvers*, *Termonde*, *Gand*, *Bruges*, *Ostende*, *Courtray*, *Tournay*, *Louvain*, *Tirlemont*, *Saint-Tron*, *Liège*, et *Verviers*.



OBSERVATION.

Les tarifs du transport des voyageurs, et les heures de départ des convois, ainsi que de leur passage aux

stations des chemins de fer belges, étant assujettis à des variations commandées par les saisons et les besoins du public, nous n'avons point jugé à propos de les annexer à notre livre, mais nous prévenons les voyageurs que, pour combler cette lacune, ils trouveront en Belgique, à chaque station, des livrets au prix de 5 centimes, contenant ces renseignements indispensables.

FIN DE L'ITINÉRAIRE.

CHEMIN DE FER DU NORD, DE PARIS A LA FRONTIÈRE DE BELGIQUE,

PAR LILLE ET VALENCIENNES.



TARIF

**Pour le Transport des Voyageurs ,
Bagages, Articles de Messagerie, Marchandises ,
Chevaux, Voitures, Chiens, Finances ,
et autres valeurs.**



NOTA. Le Tableau du service des heures de départ et de la correspondance directe avec les Chemins de fer Belges et Rhénans, ainsi que celui des localités desservies par les voitures en correspondance avec les stations du Chemin de fer du Nord, est placé à la suite du Tarif ci-contre.

TARIF POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
4 Enghien. . . .	42	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2 Pontoise . . .	29	4 25	» 95	» 70
3 Auvers. . . .	34	3 »	2 25	4 65
4 Isle-Adam. . .	40	3 50	2 65	4 95
5 Beaumont. . .	46	4 »	3 »	2 30
6 Boran. . . .	46	4 50	3 »	2 50
6 Boran. . . .	53	5 »	3 50	2 50
7 Saint-Leu. . .	61	6 »	3 75	2 75
8 Creil. . . .	68	7 »	4 50	3 25
9 Liancourt. . .	75	7 75	5 85	4 35
10 Clermont. . .	83	8 55	6 45	4 80
11 Saint-Just. . .	97	10 »	7 55	5 60
12 Breteuil. . . .	112	11 55	8 70	6 45
13 Ailly. . . .	129	13 35	10 05	7 45
14 Boves. . . .	139	14 35	10 80	8 05
15 Amiens. . . .	148	15 30	11 50	8 55
16 Corbie. . . .	163	16 85	12 65	9 40
17 Albert. . . .	179	18 50	13 90	10 35
18 Achiet. . . .	198	20 45	15 40	11 45
19 Boileux. . . .	207	21 40	16 40	11 95
20 Arras. . . .	215	22 20	16 70	12 40
21 Rœux. . . .	225	23 25	17 50	13 »
22 Vitry. . . .	231	23 85	17 95	13 35
23 Douai. . . .	241	24 90	18 75	13 90
24 Leforest. . . .	248	25 60	19 30	14 30
25 Montigny. . .	250	25 85	19 45	14 45
26 Carvin. . . .	255	26 35	19 85	14 75
27 Somain. . . .	256	26 45	19 90	14 80
28 Séclin. . . .	263	27 45	20 45	15 20
29 Wallers. . . .	266	27 50	20 70	15 35
30 Raismes. . . .	272	28 40	21 45	15 70
31 Lille. . . .	273	28 20	21 25	15 75
32 Valenciennes.	277	28 60	21 55	16 »
33 Roubaix. . . .	283	29 25	22 »	16 35
34 Tourcoing. . .	285	29 45	22 45	16 45
35 Quiévrain. . .	289	29 75	22 25	16 50
36 Mouscron. . .	294	30 »	22 50	16 75

De PARIS aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.			
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
De Pontoise aux Stations ci-contre, et vice versa.	4 Paris.	29	fr. c.	fr. c.	fr. c.
	2 Enghien.	18	3 »	2 25	4 65
	3 Auvers.	5	4 85	4 40	4 05
	4 Isle-Adam.	14	» 60	» 45	» 35
	5 Beaumont.	14	4 45	» 85	» 65
	6 Boran.	18	4 85	4 40	4 05
	6 Boran.	25	2 60	4 95	4 45
	7 Saint-Leu.	32	3 30	2 50	4 85
	8 Creil.	39	4 05	3 05	2 25
	9 Liancourt.	46	4 75	3 60	2 65
	10 Clermont.	54	5 60	4 20	3 40
	11 Saint-Just.	68	7 »	5 30	3 95
	12 Breteuil.	84	8 70	6 55	4 85
	13 Ailly.	100	10 35	7 80	5 80
	14 Boves.	111	11 45	8 65	6 40
	15 Amiens.	119	12 30	9 25	6 85
	16 Corbie.	135	13 95	10 50	7 80
	17 Albert.	151	15 60	11 75	8 70
	18 Achiel.	169	17 45	13 45	9 75
	19 Beileux.	178	18 40	13 85	10 30
	20 Arras.	187	19 30	14 55	10 80
	21 Rœux.	196	20 25	15 25	11 30
	22 Vitry.	203	20 95	15 80	11 70
	23 Douai.	213	22 »	16 55	12 30
	24 Leforest.	220	22 75	17 10	12 70
	25 Montigny.	221	22 85	17 20	12 75
	26 Carvin.	227	23 45	17 65	13 10
	27 Somain.	228	23 55	17 75	13 15
	28 Séclin.	234	24 15	18 20	13 50
	29 Wallers.	237	24 50	18 45	13 70
	30 Raismes.	243	25 10	18 90	14 05
	34 Lille.	245	25 30	19 05	14 15
	32 Valenciennes.	248	25 60	19 30	14 30
	33 Roubaix.	254	26 25	19 75	14 65
	34 Tourcoing.	257	26 55	20 »	14 85
	35 Quiévrain.	260	26 85	20 20	15 »
36 Mouscron.	262	27 05	20 35	15 15	

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris.	46	4 50	3 »	2 50
2 Pontoise	48	4 85	4 40	4 05
3 Auvers.	43	4 35	4 »	» 75
4 Isle-Adam . . .	7	» 70	» 55	» 40
5 Boran.	7	» 70	» 55	» 40
6 Saint-Leu . . .	45	4 55	4 45	» 85
7 Creil.	22	2 25	4 70	4 25
8 Liancourt. . .	29	3 »	2 25	4 65
9 Clermont. . . .	37	3 80	2 90	2 45
10 Saint-Just . .	54	5 25	3 95	2 95
11 Breteuil	66	6 80	5 45	3 80
12 Ailly	83	8 55	6 45	4 80
13 Boves.	93	9 60	7 25	5 35
14 Amiens.	102	10 55	7 95	5 90
15 Corbie	117	12 10	9 10	6 75
16 Albert.	133	13 75	10 35	7 70
17 Achiet	152	15 70	11 80	8 80
18 Boileux.	164	16 65	12 50	9 30
19 Arras.	169	17 45	13 45	9 75
20 Rœux.	179	18 50	13 90	10 35
21 Vitry.	185	19 10	14 40	10 70
22 Douai.	195	20 15	15 15	11 25
23 Leforest	202	20 85	15 70	11 65
24 Montigny. . . .	204	21 05	15 85	11 80
25 Carvin	209	21 60	16 25	12 05
26 Somain.	210	21 70	16 35	12 15
27 Séclin	217	22 40	16 85	12 55
28 Wallers	220	22 75	17 10	12 70
29 Raismes	226	23 35	17 55	13 05
30 Lille	227	23 45	17 65	13 10
31 Valenciennes.	234	23 85	17 95	13 35
32 Roubaix	237	24 50	18 45	13 70
33 Tourcoing. . . .	239	24 70	18 60	13 80
34 Quiévrain . . .	243	25 10	18 90	14 05
35 Mouscron. . . .	245	25 30	19 05	14 15

De BEAUMONT aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.			
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
De CREIL aux Stations ci-contre, et vice versa.	1 Paris.	68	7 »	4 50	3 25
	2 Pontoise	39	4 05	3 05	2 25
	3 Auvers.	34	3 50	2 65	4 95
	4 Isle-Adam . . .	28	2 90	2 20	4 60
	5 Beaumont . . .	22	2 25	4 70	4 25
	6 Bran.	45	4 55	4 45	» 85
	7 Saint-Leu . . .	7	» 70	» 55	» 40
	8 Liencourt. . . .	8	» 85	» 60	» 45
	9 Clermont. . . .	45	4 55	4 45	» 85
	10 Saint-Just . . .	30	3 40	2 35	4 75
	11 Breteuil	45	4 65	3 50	2 60
	12 Ailly.	61	6 30	4 75	3 50
	13 Boves.	72	7 45	5 60	4 15
	14 Amiens.	84	8 35	6 30	4 70
	15 Combie	96	9 90	7 45	5 55
	16 Albert	112	11 55	8 70	6 45
	17 Achiét	130	13 45	10 40	7 50
	18 Boileux.	139	14 35	10 80	8 05
	19 Arras.	148	15 30	11 50	8 55
	20 Rœux.	157	16 20	12 20	9 05
	21 Vitry.	164	16 95	12 75	9 45
	22 Douai.	174	17 95	13 55	10 05
	23 Leforest	184	18 70	14 05	10 45
	24 Montigny. . . .	182	18 80	14 45	10 50
	25 Carvin	188	19 40	14 60	10 85
	26 Somain.	189	19 50	14 70	10 90
	27 Séclin.	196	20 25	15 25	11 30
	28 Wallers	198	20 45	15 40	11 45
	29 Raismes	204	21 05	15 85	11 80
	30 Lille	206	21 30	16 »	11 90
	31 Valenciennes.	210	21 70	16 35	12 15
	32 Roubaix	215	22 20	16 70	12 40
	33 Tourcoing. . . .	218	22 50	16 95	12 60
	34 Quiévrain . . .	222	22 95	17 25	12 80
	35 Mouscron. . . .	223	23 05	17 35	12 90

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris	83	8 55	6 45	4 80
2 Pontoise	54	5 60	4 20	3 40
3 Auvers	49	5 05	3 80	2 85
4 Isle-Adam	43	4 45	3 35	2 50
5 Beaumont.	37	3 80	2 90	2 15
6 Boran.	30	3 40	2 35	1 75
7 Saint-Leu.	22	2 25	1 70	1 25
8 Creil	15	1 55	1 15	» 85
9 Liancourt.	8	» 85	» 60	» 45
10 Saint-Just	15	1 55	1 15	» 85
11 Breteuil.	30	3 40	2 35	1 75
12 Ailly	46	4 75	3 60	2 65
13 Boves.	57	5 90	4 45	3 30
14 Amiens.	66	6 80	5 15	3 80
15 Corbie	84	8 35	6 30	4 70
16 Albert	97	10 »	7 55	5 60
17 Achiet	116	12 »	9 »	6 70
18 Boileux.	125	12 90	9 70	7 20
19 Arras.	133	13 75	10 35	7 70
20 Rœux.	143	14 75	11 10	8 25
21 Vitry.	149	15 40	11 60	8 60
22 Douai.	159	16 40	12 35	9 20
23 Leforest	166	17 15	12 90	9 60
24 Montigny.	168	17 35	13 05	9 70
25 Carvin.	173	17 85	13 45	10 »
26 Somain.	174	17 95	13 55	10 05
27 Séclin	181	18 70	14 05	10 45
28 Wallers	184	19 »	14 30	10 65
29 Raismes	190	19 65	14 75	10 95
30 Lille	191	19 75	14 85	11 05
31 Valenciennes.	195	20 15	15 15	11 25
32 Roubaix	201	20 75	15 65	11 60
33 Tourcoing.	203	20 95	15 80	11 70
34 Quiévrain.	207	21 40	16 40	11 95
35 Mouscron.	209	21 60	16 25	12 05

De CLERMONT aux Stations ci-contre, et vice versâ.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris.	112	41 55	8 70	6 45
2 Pontoise	84	8 70	6 55	4 85
3 Auvers.	79	8 45	6 45	4 55
4 Isle-Adam	73	7 55	5 70	4 20
5 Beaumont	66	6 80	5 45	3 80
6 Boran.	59	6 40	4 60	3 40
7 Saint-Leu.	52	5 35	4 05	3 »
8 Creil	45	4 65	3 50	2 60
9 Liencourt.	38	3 95	2 95	2 20
10 Clermont.	30	3 10	2 35	1 75
11 Saint-Just	46	1 65	1 25	» 90
12 Ailly	47	1 75	1 30	1 »
13 Boves.	28	2 90	2 20	1 60
14 Amiens.	36	3 70	2 80	2 10
15 Corbie	52	5 35	4 05	3 »
16 Albert	68	7 »	5 30	3 95
17 Achiet	86	8 90	6 70	4 95
18 Boileux.	95	9 80	7 40	5 50
19 Arras.	104	10 75	8 40	6 »
20 Rœux.	113	11 65	8 80	6 55
21 Vitry.	120	12 40	9 35	6 95
22 Douai.	130	13 45	10 10	7 50
23 Leforest	137	14 45	10 65	7 90
24 Montigny.	138	14 25	10 75	7 95
25 Carvin.	144	14 90	11 20	8 30
26 Somain.	145	15 »	11 25	8 35
27 Séclin	154	15 60	11 75	8 70
28 Wallers	154	15 90	11 95	8 90
29 Raismes	160	16 55	12 45	9 25
30 Lille	164	16 65	12 50	9 30
31 Valenciennes. . . .	165	17 05	12 85	9 55
32 Roubaix	171	17 65	13 30	9 90
33 Tourcoing.	173	17 85	13 45	10 »
34 Quiévrain.	177	18 30	13 75	10 20
35 Mouscron.	179	18 50	13 90	10 35

De BRÉTEUIL aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1 Paris.	448	fr. c. 15 30	fr. c. 11 50	fr. c. 8 55
2 Pontoise.	419	12 30	9 25	6 85
3 Auvers.	414	11 80	8 85	6 60
4 Isle-Adam	409	11 25	8 45	6 30
5 Beaumont.	402	10 55	7 95	5 90
6 Boran.	95	9 80	7 40	5 50
7 Saint-Leu.	87	9 »	6 75	5 »
8 Creil.	84	8 35	6 30	4 70
9 Liancourt.	73	7 55	5 70	4 20
10 Clermont.	66	6 80	5 45	3 80
11 Saint-Just	54	5 25	3 95	2 95
12 Breteuil.	36	3 70	2 80	2 10
13 Ailly.	20	2 05	1 55	1 15
14 Boves.	9	» 95	» 70	» 50
15 Corbie.	46	4 65	4 25	» 90
16 Albert.	32	3 30	2 50	1 85
17 Achiet.	50	5 45	3 90	2 90
18 Boileux.	59	6 40	4 60	3 40
19 Arras.	68	7 »	5 30	3 95
20 Rœux.	77	7 95	6 »	4 45
21 Vitry.	84	8 70	6 55	4 85
22 Douai.	94	9 70	7 30	5 45
23 Leforest	401	10 45	7 85	5 85
24 Montigny.	402	10 55	7 95	5 90
25 Carvin.	408	11 15	8 40	6 25
26 Somain.	409	11 25	8 45	6 30
27 Séclin.	416	12 »	9 »	6 70
28 Wallers.	418	12 20	9 15	6 80
29 Raismes	424	12 80	9 65	6 45
30 Lille.	426	13 »	9 80	7 30
31 Valenciennes.	429	13 35	10 05	7 45
32 Roubaix.	435	13 95	10 50	7 80
33 Tourcoing	438	14 25	10 75	7 95
34 Quiévrain	442	14 50	11 »	8 »
35 Mouscron.	443	14 75	11 »	8 25

D'AMIENS aux Stations ci-contre, et vice versa.

— X —
Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.			
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
D'ALBERT aux Stations ci-contre, et vice versa.	1 Paris.	179	fr. c. 48 50	fr. c. 43 90	fr. c. 40 35
	2 Pontoise	154	45 60	44 75	8 70
	3 Auvers.	146	45 40	44 35	8 45
	4 Isle-Adam . . .	140	44 45	40 90	8 40
	5 Beaumont . . .	133	43 75	40 35	7 70
	6 Boran.	127	43 40	9 85	7 35
	7 Saint-Leu. . . .	119	42 30	9 25	6 85
	8 Creil.	112	41 55	8 70	6 45
	9 Clermont. . . .	105	40 85	8 45	6 05
	10 Liernont. . . .	97	40 »	7 55	5 60
	14 Saint-Just . . .	83	8 55	6 45	4 80
	12 Breteuil	68	7 »	5 30	3 95
	13 Ailly.	51	5 25	3 95	2 95
	14 Boves.	44	4 25	3 20	2 35
	15 Amiens.	32	3 30	2 50	1 85
	16 Corbie	46	4 65	4 25	» 90
	17 Achiet	49	4 95	4 50	4 40
	18 Boileux.	28	2 90	2 20	1 60
	19 Arras.	36	3 70	2 80	2 40
	20 Rœux.	46	4 75	3 60	2 65
	24 Vitry.	52	5 35	4 05	3 »
	22 Douai.	62	6 40	4 80	3 60
	23 Leforest	69	7 45	5 35	4 »
	24 Montigny. . . .	74	7 35	5 50	4 40
	25 Carvin	76	7 85	5 90	4 40
	26 Somain.	77	7 95	6 »	4 45
	27 Séclin	84	8 70	6 55	4 85
	28 Wallers	87	9 »	6 75	5 »
	29 Raismes	93	9 60	7 25	5 35
	30 Lille	94	9 70	7 30	5 45
	34 Valenciennes.	98	10 40	7 60	5 65
	32 Roubaix	104	10 75	8 40	6 »
	33 Tourcoing . . .	106	10 95	8 25	6 40
	34 Quiévrain . . .	110	11 35	8 55	6 35
	35 Mouscron. . . .	112	11 55	8 70	6 45

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris.	215	22 20	16 70	12 40
2 Pontoise	187	19 30	14 55	10 80
3 Auvers.	182	18 80	14 15	10 50
4 Isle-Adam	176	18 20	13 70	10 45
5 Beaumont	169	17 45	13 15	9 75
6 Boran	163	16 85	12 65	9 40
7 Saint-Leu	155	16 »	12 05	8 95
8 Creil.	148	15 30	11 50	8 55
9 Liancourt. . . .	144	14 55	10 95	8 15
10 Clermont. . . .	133	13 75	10 35	7 70
11 Saint-Just	119	12 30	9 25	6 85
12 Breteuil	104	10 75	8 10	6 »
13 Ailly.	87	9 »	6 75	5 »
14 Boves	77	7 95	6 »	4 45
15 Amiens.	68	7 »	5 30	3 95
16 Corbie	52	5 35	4 05	3 »
17 Albert	36	3 70	2 80	2 10
18 Achiet	18	1 85	1 40	1 05
19 Boileux.	9	» 95	» 70	» 50
20 Rœux.	10	1 05	» 80	» 60
21 Vitry.	16	1 65	1 25	» 90
22 Douai.	26	2 70	2 »	1 50
23 Leforest	33	3 40	2 55	1 90
24 Montigny. . . .	35	3 60	2 70	2 »
25 Carvin.	40	4 15	3 10	2 30
26 Somain.	41	4 25	3 20	2 35
27 Séclin.	48	4 95	3 75	2 75
28 Wallers.	51	5 25	3 95	2 95
29 Raismes	57	5 90	4 45	3 30
30 Lille	58	6 »	4 50	3 35
31 Valenciennes. . .	62	6 40	4 80	3 60
32 Roubaix	68	7 »	5 30	3 95
33 Tourcoing	70	7 25	5 45	4 05
34 Quiévrain	74	7 50	5 75	4 25
35 Mouscron. . . .	76	7 75	5 75	4 25

D'ARRAS aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
4 Paris.	244	24 90	18 75	13 90
2 Pontoise	243	22 »	16 55	12 30
3 Auvers.	208	24 50	16 15	12 »
4 Isle-Adam	202	20 85	15 70	11 65
5 Beaumont	195	20 15	15 15	11 25
6 Boran.	189	19 50	14 70	10 90
7 Saint-Leu	184	18 70	14 05	10 45
8 Creil.	174	17 95	13 55	10 05
9 Liancourt.	167	17 25	13 »	9 65
10 Clermont.	159	16 40	12 35	9 20
11 Saint-Just. . . .	145	15 »	11 25	8 35
12 Breteuil	130	13 45	10 10	7 50
13 Ailly	113	11 65	8 80	6 55
14 Boves.	103	10 65	8 »	5 95
15 Amiens.	94	9 70	7 30	5 45
16 Corbie	78	8 05	6 05	4 50
17 Albert	62	6 40	4 80	3 60
18 Achiet	44	4 55	3 40	2 55
19 Boileux.	35	3 60	2 70	2 »
20 Arras.	26	2 70	2 »	1 50
21 Rœux.	17	1 75	1 30	1 »
22 Vitry.	10	1 05	» 80	» 60
23 Leforest	7	» 70	» 55	» 40
24 Montigny.	9	» 95	» 70	» 50
25 Carvin	14	1 45	1 40	» 80
26 Somain.	15	1 55	1 15	» 85
27 Séclin	22	2 25	1 70	1 25
28 Wallers	25	2 60	1 95	1 45
29 Raismes	31	3 20	2 40	1 80
30 Lille	32	3 30	2 50	1 85
31 Valenciennes. . .	36	3 70	2 80	2 10
32 Roubaix.	42	4 35	3 25	2 45
33 Tourcoing	44	4 55	3 40	2 55
34 Quiévrain. . . .	48	4 75	3 75	2 75
35 Mouscron. . . .	50	5 »	3 75	2 75

De DOUAI aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris.	273	28 20	21 25	15 75
2 Pontoise	245	25 30	19 05	14 45
3 Auvers.	240	24 80	18 65	13 85
4 Isle-Adam	234	24 45	18 20	13 50
5 Beaumont	227	23 45	17 65	13 40
6 Boran.	220	22 75	17 40	12 70
7 Saint-Leu.	243	22 »	16 55	12 30
8 Creil	206	21 30	16 »	11 90
9 Liancourt.	499	20 55	15 45	11 50
10 Clermont.	494	19 75	14 85	11 05
11 Saint-Just	477	18 30	13 75	10 20
12 Breteuil.	464	16 65	12 50	9 30
13 Ailly	445	15 »	11 25	8 35
14 Boves.	434	13 85	10 40	7 75
15 Amiens.	426	13 »	9 80	7 30
16 Corbie	410	11 35	8 55	6 35
17 Albert	94	9 70	7 30	5 45
18 Achiet	76	7 85	5 90	4 40
19 Boileux.	67	6 90	5 20	3 85
20 Arras.	58	6 »	4 50	3 35
21 Rœux.	49	5 05	3 80	2 85
22 Vitry.	42	4 35	3 25	2 45
23 Douai.	32	3 30	2 50	1 85
24 Leforest	25	2 60	1 95	1 45
25 Montigny.	44	4 25	3 20	2 35
26 Carvin	48	4 75	4 »	» 80
27 Somain.	47	4 85	3 65	2 70
28 Séclin	44	4 »	» 75	» 60
29 Wallers	57	5 50	4 25	3 30
30 Raismes	63	5 50	4 25	3 50
34 Valenciennes. . . .	68	5 50	4 25	3 50
32 Roubaix	40	» 80	» 60	» 40
33 Tourcoing	42	4 »	» 75	» 50
34 Quiévrain	80	7 »	5 50	4 »
35 Mouscron.	48	4 80	4 35	» 90

De LILLE aux Stations ci-contre, et vice versa.

Suite et fin du Tarif pour le Transport des Voyageurs.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.	DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.		
		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
1 Paris.	277	28 60	24 55	16 »
2 Pontoise	248	25 60	19 30	14 30
3 Auvers.	243	25 10	18 90	14 05
4 Isle-Adam	238	24 60	18 50	13 75
5 Beaumont	234	23 85	17 95	13 35
6 Boran.	224	23 45	17 40	12 95
7 Saint-Leu	216	22 30	16 80	12 45
8 Creil	210	24 70	16 35	12 15
9 Liancourt.	202	20 85	15 70	11 65
10 Clermont.	195	20 15	15 15	11 25
11 Saint-Just	180	18 60	14 »	10 40
12 Breteuil.	165	17 05	12 85	9 55
13 Ailly :	149	15 40	11 60	8 60
14 Boves.	138	14 25	10 75	7 95
15 Amiens.	129	13 35	10 05	7 45
16 Corbie	114	11 80	8 85	6 60
17 Albert	98	10 10	7 60	5 65
18 Achiet	80	8 25	6 20	4 60
19 Boileux.	74	7 35	5 50	4 10
20 Arras.	62	6 40	4 80	3 60
21 Rœux.	53	5 45	4 10	3 05
22 Vitry.	46	4 75	3 60	2 65
23 Douai.	36	3 70	2 80	2 10
24 Leforest	43	4 45	3 35	2 50
25 Montigny.	28	2 90	2 20	1 60
26 Carvin	50	5 15	3 90	2 90
27 Somain.	21	2 15	1 65	1 20
28 Séclin.	58	5 50	4 25	3 35
29 Wallers	12	1 25	» 95	» 70
30 Raismes	6	» 60	» 45	» 35
31 Lille	68	5 50	4 25	3 50
32 Roubaix	77	7 95	6 »	4 45
33 Tourcoing.	80	8 25	6 20	4 60
34 Quiévrain	13	1 10	» 85	» 55
35 Mouscron.	85	8 80	6 60	4 90

De VALENCIENNES aux Stations ci-contre, et vice versa.

**TARIF pour le transport des bagages et des articles de
messagerie pesant 6 kilogrammes.**

Jusqu'à 40 kilogrammes inclusivement, par
fraction indivisible de 10 kilogrammes. . . 0 fr. 45
Au-dessus de 40 kilogrammes, également par
fraction indivisible de 10 kilogrammes. . . . 0 fr. 36

Aux termes de l'article 42 du cahier des charges, tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

**Tarif pour le transport des articles de messagerie
dont le poids n'excède pas 6 kilogrammes.**

DISTANCES.		PRIX DE TRANSPORT.		
		Jusqu'à 2 kilog. 1/2 inclusivement.	Au-dessus de 2 kilog. 1/2 jusqu'à 4 kil. 1/2 inclusivement	Au-dessus de 4 kilog. 1/2 jusqu'à 6 kilog. inclusivement.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
	Jusqu'à 30 kilom. incl.	» 30	» 35	» 35
Au-dessus de	30 jusqu'à 60 — d ^o .	» 35	» 40	» 45
	60 — 90 — d ^o .	» 40	» 45	» 55
	90 — 120 — d ^o .	» 40	» 55	» 70
	120 — 150 — d ^o .	» 45	» 60	» 80
	150 — 180 — d ^o .	» 45	» 70	» 90
	180 — 210 — d ^o .	» 50	» 75	4 »
	210 — 240 — d ^o .	» 55	» 85	4 10
	240 — 270 — d ^o .	» 60	» 90	4 20
	270 — 300 — d ^o .	» 65	4 »	4 35

Le minimum du prix à percevoir pour le transport de toute

expédition de plus de 6 kilogrammes en articles de messagerie est fixé à 50 centimes.

Le tarif du transport de l'or et de l'argent, soit monnayé ou travaillé, soit en lingots, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure, du platine, des bijoux, pierres précieuses et autres valeurs de même nature, est fixé au même prix que le transport des bagages, augmenté de 5 centimes par 100 francs de valeur déclarée.

Le minimum de ce supplément de prix de transport est fixé à 25 centimes.

FRAIS ACCESSOIRES.

ENREGISTREMENT.

Il sera perçu un droit fixe de 10 centimes pour l'enregistrement, tant des bagages dont le poids excédera 30 kilogrammes que de toute expédition, soit d'articles de messagerie, soit de finances.

L'enregistrement est facultatif pour les bagages dont le poids n'excédera pas 30 kilogrammes; lorsqu'il aura lieu à la demande des voyageurs, il sera soumis au droit de 10 centimes. (L'administration n'est responsable que des bagages enregistrés.)

MAGASINAGE.

Le droit de magasinage est fixé à 20 centimes, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, pour les bagages et articles de messagerie adressés bureau restant.

Tout article dont le poids serait inférieur à 100 kilogrammes, sera soumis au même droit de 20 centimes.

Lorsque les bagages et articles de messagerie ne seront pas enlevés dans les vingt-quatre heures, il sera perçu un droit supplémentaire de 5 centimes par 100 kilogrammes et par jour.

CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT.

TARIF pour le chargement et le déchargement des excédants de bagages, des articles de messagerie pesant plus de 6 kilogrammes, des finances et autres valeurs.

Jusqu'à 40 kilogrammes inclusivement.	0 fr. 30 c.
Au-dessus de 40 kilogrammes jusqu'à 400 kilogrammes inclusivement.	0 60
Au-dessus de 400 kilogrammes par fraction indivisible de 100 kilogrammes.	0 15

TARIF pour le Transport des Chevaux et des Voitures.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.		Distances servant de base à la fixation des Prix de Transport.	Voitures à 1 fond et à 1 banquette.				Voitures à 2 fonds et à 2 banquettes.		Chevaux.
			PRIX DE TRANSPORT.						
		kilom.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.	
De PARIS aux stations ci-contre, et vice versa.	Pontoise. . .	29	44	50	48	50	5	50	
	Beaumont. . .	46	23	»	29	»	9	»	
	Creil.	68	34	»	43	»	13	50	
	Clermont. . .	83	44	»	53	»	16	50	
	Breteil. . . .	112	56	»	71	»	22	»	
	Amiens. . . .	148	74	»	94	»	29	»	
	Albert.	179	89	»	114	»	35	»	
	Arras.	245	107	»	137	»	43	»	
	Douai.	241	120	»	154	»	48	»	
	Lille.	273	136	»	174	»	54	»	
	Valenciennes.	277	138	»	177	»	55	»	
Quiévrain. . .	289	144	»	184	»	57	»		
Mouscron. . .	294	145	»	186	»	58	»		
De PONTOISE aux stations ci-contre, et vice versa.	Beaumont. . .	18	9	»	11	50	3	50	
	Creil.	39	19	50	24	»	7	50	
	Clermont. . .	54	27	»	34	»	10	50	
	Breteil. . . .	84	42	»	53	»	16	50	
	Amiens. . . .	119	59	»	76	»	23	»	
	Albert.	151	75	»	96	»	30	»	
	Arras.	187	93	»	119	»	37	»	
	Douai.	213	106	»	136	»	42	»	
	Lille.	245	122	»	156	»	49	»	
	Valenciennes.	248	124	»	158	»	49	»	
Quiévrain. . .	260	130	»	166	»	52	»		
Mouscron. . .	262	134	»	167	»	52	»		

Suite du Tarif pour le Transport des Chevaux et des Voitures.

LIEUX DÉ DÉPART ET DE DESTINATION.		Distances servant de base à la fixation des Prix de Transport.	Voitures à 1 fond et à 2 banquettes.		Voitures à 2 fonds et à 2 banquettes.		Chevaux.	
			fr.	c.	fr.	c.		
PRIX DE TRANSPORT.								
De BEAUMONT aux stations ci-contre, et vice versâ.		kilom.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
	Creil	22	44	»	44	»	4	»
	Clermont.	37	18	50	23	»	7	»
	Breteil.	66	33	»	42	»	13	»
	Amiens.	102	51	»	65	»	20	»
	Albert.	133	66	»	85	»	26	»
	Arras.	169	84	»	108	»	33	»
	Douai.	195	97	»	124	»	39	»
	Lille.	227	113	»	145	»	45	»
Valenciennes.	231	115	»	147	»	46	»	
Quiévrain.	243	121	»	155	»	48	»	
Mouscron.	245	122	»	156	»	49	»	
De CREIL aux stations ci-contre, et vice versâ.	Clermont.	45	7	50	9	50	3	»
	Breteil.	45	22	50	28	»	9	»
	Amiens.	81	40	»	51	»	16	»
	Albert.	112	56	»	71	»	22	»
	Arras.	148	74	»	94	»	29	»
	Douai.	174	87	»	111	»	34	»
	Lille.	206	103	»	131	»	41	»
	Valenciennes.	210	105	»	134	»	42	»
	Quiévrain	222	111	»	142	»	44	»
Mouscron.	223	111	»	142	»	44	»	
De CLERMONT aux stations ci-contre, et vice versâ.	Breteil	30	15	»	49	»	6	»
	Amiens.	66	33	»	42	»	13	»
	Albert.	97	48	»	62	»	19	»
	Arras.	133	66	»	85	»	26	»
	Douai.	159	79	»	101	»	31	»
	Lille.	191	95	»	122	»	38	»
	Valenciennes.	195	97	»	124	»	39	»
	Quiévrain	207	103	»	132	»	41	»
Mouscron.	209	104	»	133	»	41	»	

Suite du Tarif pour le Transport des Chevaux et des Voitures.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.		Distances servant de base à la fixation des Prix de Transport.	Voitures à 1 fond et à 1 banquette.				Voitures à 2 fonds et à 2 banquettes.		Chevaux.	
			PRIX DE TRANSPORT.							
		kilom.	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.		
De BRETEUIL aux stations ci-contre, et <i>vice versa</i> .	Amiens.	36	18	»	23	»	7	»		
	Albert	68	34	»	43	»	13	50		
	Arras.	104	52	»	66	»	20	50		
	Douai.	130	65	»	83	»	26	»		
	Lille	161	80	»	103	»	32	»		
	Valenciennes.	165	82	»	105	»	33	»		
	Quiévrain	177	88	»	113	»	35	»		
Mouscron.	179	89	»	114	»	35	»			
D'AMIENS aux stations ci-contre, et <i>vice versa</i> .	Albert	32	16	»	20	50	6	»		
	Arras.	68	34	»	43	»	13	50		
	Douai.	94	47	»	60	»	18	50		
	Lille	126	63	»	80	»	25	»		
	Valenciennes.	129	64	»	82	»	25	»		
	Quiévrain	142	71	»	90	»	28	»		
Mouscron.	143	71	»	91	»	28	»			
D'ALBERT aux stations ci-contre, et <i>vice versa</i> .	Arras.	36	18	»	23	»	7	»		
	Douai.	62	31	»	9	»	12	»		
	Lille	94	47	»	60	»	18	50		
	Valenciennes.	98	49	»	62	»	19	50		
	Quiévrain	140	55	»	70	»	22	»		
Mouscron.	142	56	»	71	»	22	»			
D'ARRAS aux stations ci-contre, et <i>vice versa</i> .	Douai.	26	13	»	16	50	5	»		
	Lille	58	29	»	37	»	11	50		
	Valenciennes.	62	31	»	39	»	12	»		
	Quiévrain	74	37	»	47	»	14	50		
Mouscron.	76	38	»	48	»	15	»			

Suite et fin du Tarif pour le Transport des Chevaux et des Voitures.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.		Distances servant de base à la fixation des Prix de Transport.	Voitures			Chevaux.
			à 1 fond et à 1 banquette.	à 2 fonds et à 2 banquettes.		
			PRIX DE TRANSPORT.			
		kilom.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
De DOUAI aux stations ci-contre, et <i>vice versâ.</i>	Lille	32	46 »	20 50	6 »	
	Valenciennes.	36	48 »	23 »	7 »	
	Quiévrain . .	48	24 »	30 »	9 50	
	Mouscron . .	50	25 »	32 »	10 »	
De LILLE aux stations ci-contre, et <i>vice versâ.</i>	Valenciennes.	68	34 »	43 »	13 50	
	Quiévrain . .	80	40 »	54 »	16 »	
	Mouscron . .	18	9 »	44 »	3 50	
De VALENCIENNES aux stations ci-contre, et <i>vice versâ.</i>	Quiévrain . .	43	6 50	8 »	2 50	
	Mouscron . .	85	42 »	54 »	17 »	

L'article 36 du cahier des charges impose à la compagnie du chemin de fer du Nord l'obligation de laisser voyager sans supplément de prix, deux personnes dans les voitures à une banquette et trois personnes dans les voitures à deux banquettes.

Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2^e classe quand ils resteront dans leurs voitures.

TARIF pour le transport des chiens.

50 centimes par parcours indivisible de 30 kilomètres, pour un chien.

FRAIS ACCESSOIRES.

CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT DES CHEVAUX ET DES VOITURES.

Tarif.

Pour un cheval.	2 fr. 00 c.
Pour une voiture.	2 00 .

Les tarifs et dispositions qui précèdent ont été homologués le 19 juin 1846 par l'administration supérieure ; ils ne pourront être changés qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les bagages et articles de messagerie.

Nous donnons à la page xxii le tarif applicable aux stations de *Saint-Denis*, *Ermont*, *Franconville* et *Herblay*, cette partie du tarif du chemin de fer du Nord n'ayant point été préparée et soumise à l'homologation administrative aussitôt que les taxes qui précèdent.

En outre, nos *lecteurs* remarqueront que dans la description géographique nous n'avons point désigné *Franconville* sous le nom de *station*. Le motif de la modification que nous opérons aujourd'hui est basé sur une décision du *conseil général des ponts et chaussées* qui a déterminé la compagnie à établir cette nouvelle *station* à titre d'essai.

(Dans une édition subséquente nous rangerons chaque chose à son ordre.)

TARIF POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

LIEUX DE DÉPART ET DE DESTINATION.		DISTANCES en kilomètres.	VOITURES.					
			1 ^{re} classe.		2 ^e classe.		3 ^e classe.	
			fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.
De PARIS aux stations ci-contre, et vice versd.	1 Saint-Denis . . .	7	»	70	»	55	»	40
	2 Enghien . . .	12	4	25	»	95	»	70
	3 Ermont . . .	15	4	55	4	15	»	85
	4 Franconville . . .	18	4	85	4	40	4	5
	5 Herblay . . .	21	2	15	4	65	4	20
	6 Pontoise . . .	29	3	»	2	25	4	65
De SAINT-DENIS aux stations ci-contre, et vice versd.	1 Enghien . . .	6	»	60	»	45	»	35
	2 Ermont . . .	9	»	95	»	70	»	50
	3 Franconville . . .	11	4	15	»	85	»	65
	4 Herblay . . .	15	4	55	4	15	»	85
	5 Pontoise . . .	23	2	40	4	80	4	35
D' ENGHIEN aux stations ci-contre, et vice versd.	1 Ermont . . .	6	»	60	»	45	»	35
	2 Franconville . . .	6	»	60	»	45	»	35
	3 Herblay . . .	9	»	95	»	70	»	50
	4 Pontoise . . .	18	4	85	4	40	4	5
D' ERMONT aux stations ci-contre, et vice versd.	1 Franconville . . .	6	»	60	»	45	»	35
	2 Herblay . . .	6	»	60	»	45	»	35
	3 Pontoise . . .	15	4	55	4	15	»	85
De FRANCONVILLE aux stations ci-contre, et vice versd.	1 Herblay . . .	6	»	60	»	45	»	35
	2 Pontoise . . .	12	4	25	»	95	»	70
D' HERBLAY , et vice versd.	Pontoise . . .	9	»	95	»	70	»	50

SERVICE SPÉCIAL

ENTRE PARIS ET ENGHÏEN.

LA SEMAINE.

Départs de Paris : 7 h. 50 m., 10 h. du matin ; 3 h.,
4 h., 5 h. 30 m. du soir.

Départs d'Enghien : 7 h. 50 m., 10 h. 20 m., 12 h. 50 m.
du matin ; 3 h. 40 m., 7 h. 50 m.,
10 h. 20 m. du soir.

LE DIMANCHE.

Départs de Paris : 7 h. 50 m., 9 h., 10 h., 11 h., midi ;
1 h., 2 h., 3 h., 4 h., 5 h. 30 m.
du soir.

Départs d'Enghien : 7 h. 50 m., 10 h. 20 m., 12 h. 50 m.
du matin ; 3 h. 40 m., 6 h., 7 h.
50 m., 8 h. 50 m., 9 h. 50 m.,
10 h. 50 m. du soir.

CORRESPONDANCES.

à **PONTOISE**, pour Magny, Gisors et Marines.

BEAUMONT, pour Presles, Lacave, Viarmes, Chambly,
Neuilly-en-Thelle, Cires-les-Mello, Mouy et Méru.

SAINT-LEU, pour Senlis, Chantilly.

CREIL, pour Soissons par Compiègne, Pont-Ste-Maxence
et Senlis.

CLERMONT, pour Beauvais, Compiègne, Mouy, Crèvecœur.

SAINT-JUST, pour Montdidier, Ressons, Roye.
BRETEUIL, pour St-Quentin, Eu, Beauvais, Crèvecœur.
AMIENS, pour Boulogne, Doullens et Rouen.
ACHIET, pour Bapaume.
ALBERT, pour Péronne.
ARRAS, pour Calais et Cambrai.
DOUAI, pour Cambrai.
LILLE, pour Dunkerque.

SERVICES DES OMNIBUS.

A PARIS, { Rue du Bouloi, 22;
Cour des Messageries royales;
Rue Saint-Denis, cour Batave;
Porte Saint-Martin, impasse de la Planchette;
Rue Contrescarpe-Dauphine;
Rue du Bac, 115;
Rue et hôtel Saint-Paul, 40;
Rue de Rivoli, hôtel Meurice, seulement pour
les trains d'Amiens et au delà.

A PONTOISE.
BEAUMONT.
CLERMONT.
BRETEUIL.

A AMIENS.
DOUAI.
LILLE.
VALENCIENNES.



TABLEAU
DES HEURES DE DÉPART.

TABLEAU DES HEURES

Trains marchant

DISTANCE en KILOM. de PARIS.	NOMS des STATIONS.	ARRAS à LILLE. 1	PARIS à LILLE, à Valenciennes et Bruxelles. 2	PARIS à CREIL. 31
LIGNE DE PARIS				
k. h.	Paris Départ.	»	7 » M.	7 50
»	Saint-Denis —	»	»	»
6 2	Enghien —	»	»	7 49
11 3	Ermont —	»	»	»
15 4	Herblay —	»	»	»
22 »	Pontoise —	»	7 50	8 20
28 7	Auvers —	»	»	8 30
55 5	Isle-Adam —	»	»	8 42
59 4	Beaumont —	»	8 20	8 55
46 »	Boran —	»	»	9 8
52 8	Saint-Leu —	»	»	9 25
60 6	Creil —	»	9 »	9 40
67 3	Liancourt —	»	9 14	»
74 7	Clermont —	»	9 32	»
82 1	Saint-Just —	»	9 57	»
96 5	Breteuil —	»	10 27	»
111 8	Ailly —	»	10 54	»
128 1	Boves —	»	11 15	»
158 9	Amiens Arrivée.	»	11 30	»
147 5	Amiens Départ.	»	11 50	»
147 5	Corbie —	»	»	»
165 »	Albert —	»	1 »	»
179 »	Achiet —	»	»	»
197 3	Boileux —	»	»	»
206 3	Arras —	6 40 M.	2 20	»
215 »	Rœux —	6 58	»	»
224 3	Vitry —	7 12	2 51	»
251 »	Douai Arrivée.	7 30	3 10	»

DE DÉPART.

vers la frontière.

PARIS à AMIENS.	PARIS à LILLE et Valenciennes.	PARIS à CREIL.	PARIS à AMIENS.	PARIS à CREIL.	PARIS à AMIENS. Malle-poste serv. de nuit.
3	4	32	5	33	6

A DOUAI.

10 » M.	12 » M.	3 » S.	4 » S.	5 50 s.	7 » S.
»	»	»	»	»	»
10 19	»	3 19	4 19	5 49	»
»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»
10 50	12 50	3 50	4 50	6 20	7 50
11 »	1 »	4 »	5 »	6 50	»
11 12	1 12	4 12	5 12	6 42	»
11 25	1 25	4 25	5 25	6 55	8 25
11 58	1 40	4 40	5 58	7 10	»
11 55	1 56	4 55	5 55	7 25	»
12 10	2 18	5 10	6 10	7 40	9 15
12 24	2 53	»	6 24	»	»
12 42	2 50	»	6 42	»	9 50
1 7	3 17	»	7 7	»	»
1 37	3 50	»	7 37	»	10 50
2 4	4 20	»	8 4	»	»
2 23	4 41	»	8 25	»	»
2 40	5 »	»	8 40	»	12 »
»	5 15	»	»	»	»
»	5 47	»	»	»	»
»	6 50	»	»	»	»
»	7 7	»	»	»	»
»	7 27	»	»	»	»
»	7 55	»	»	»	»
»	8 15	»	»	»	»
»	8 27	»	»	»	»
»	8 46	»	»	»	»

Suite du Tableau

DISTANCE en KILOM. de PARIS.	NOMS des STATIONS.	ARRAS à LILLE. 1	PARIS à LILLE, à Valenciennes et Bruxelles. 2	PARIS à CREIL. 31
k. h.				
LIGNE DE DOUAI				
241 »	DouaiDépart.	7 40 m.	3 25	»
249 3	Montigny —	7 55	»	»
256 »	Somain —	8 7	3 55	»
265 »	Wallers. —	8 25	»	»
271 »	Raismes. —	8 37	»	»
277 »	Valenciennes. Arrivée.	8 50	4 30	»
277 »	Valenciennes. Départ.	»	4 45	»
289 »	Quiévrain. —	»	5 45	»
308 »	Mons. —	»	6 30	»
339 »	Braine-le-Comte. . —	»	7 20	»
370 »	Bruxelles . . . Arrivée.	»	8 20	»
LIGNE DE DOUAI				
241 »	DouaiDépart.	7 40 m.	3 25 s.	»
248 »	Leforest. —	7 55	»	»
254 »	Carvin —	8 09	»	»
262 »	Seclin —	8 24	4 10	»
272 8	Lille Arrivée.	8 45	4 30	»
272 8	Lille Départ.	9 45	»	»
282 3	Roubaix. —	»	»	»
284 8	Tourcoing. —	»	»	»
290 3	Mouscron —	11 »	»	»
302 3	Courtray. —	»	»	»
346 3	Gand Arrivée.	12 30	»	»

Les Voyageurs du Train n° 1 changent de voiture à Douai pour aller à Valenciennes. Ce train correspond, par Lille et Gand, avec Ostende, Malines, Aix-la-Chapelle.

Les Trains Nos 6 et 12 seront composés de voitures de 1^{re} et de 2^e classe seulement, il ne sera pas délivré de billets de 3^e classe.

dés Heures de Départ.

PARIS à AMIENS.	PARIS à LILLE et Valenciennes.	PARIS à CREIL.	PARIS à AMIENS.	PARIS à CREIL.	PARIS à AMIENS. Malle-poste serv. de nuit.
3	4	32	5	33	6
SUR BRUXELLES.					
»	8 57	»	»	»	Les trains Nos 6 et 12 seront composés de Voitures de 1 ^{re} et de 2 ^e classe seulement, il ne sera pas délivré de Billets de 3 ^e classe.
»	9 13	»	»	»	
»	9 27	»	»	»	
»	9 45	»	»	»	
»	9 57	»	»	»	
»	10 8	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
SUR GAND.					
»	8 57	»	»	»	Les trains Nos 6 et 12 seront composés de Voitures de 1 ^{re} et de 2 ^e classe seulement, il ne sera pas délivré de Billets de 3 ^e classe.
»	9 12	»	»	»	
»	9 26	»	»	»	
»	9 41	»	»	»	
»	10 »	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	

Par les Trains Nos 2, 4, 8 et 9, les Voyageurs ne changeront de voiture ni entre Paris et Lille, ni entre Paris et Bruxelles.

Le Train N° 1 ne prendra pas de Voyageurs pour les stations de Pontoise, Beaumont et Creil.

**Suite du Tableau des
Trains marchand**

DISTANCE en KILOM. de PARIS.	NOMS des STATIONS.	CREIL	AMIENS	CREIL
		à PARIS. 34	à PARIS. 7	à PARIS. 35
LIGNE DE DOUAI				
241 »	Douai Départ.	»	»	»
251 »	Vitry. —	»	»	»
224 3	Rœux. —	»	»	»
215 »	Arras —	»	»	»
206 3	Boileux. —	»	»	»
197 3	Achiet. —	»	»	»
179 »	Albert —	»	»	»
163 »	Corbie. —	»	»	»
147 5	Amiens Arrivée.	»	»	»
147 5	Amiens Départ.	»	6 »M.	»
158 9	Boves. —	»	6 16	»
128 1	Ailly. —	»	6 33	»
111 8	Breteil —	»	7 7	»
96 5	Saint-Just. —	»	7 33	»
82 1	Clermont —	»	8 1	»
74 7	Liancourt. —	»	8 15	»
67 3	Creil —	6 »M.	8 33	11 »M.
60 6	Saint-Leu. —	6 13	8 46	11 13
52 8	Boran. —	6 28	9 1	11 28
46 »	Beaumont. —	6 41	9 14	11 41
39 4	Isle-Adam. —	6 54	9 27	11 54
33 5	Auvers. —	7 06	9 39	12 06
28 7	Pontoise —	7 20	9 49	12 20
22 »	Herblay. —	»	»	»
15 4	Ermont. —	»	»	»
11 3	Enghien. —	7 50	10 20	12 50
6 2	Saint-Denis. —	»	»	»
» »	Paris Arrivée.	8 10	10 40	1 10

Heures de Départ.

vers Paris.

LILLE et Valenciennes à PARIS.	CREIL à PARIS.	BRUXELLES, LILLE et Valenciennes à PARIS.	AMIENS à PARIS.	LILLE et Valenciennes à ARRAS.	AMIENS A PARIS. — Malle-poste. Train de nuit.
8	36	9	10	11	12

A PARIS.

7 20 s.	»	1 10 s.	»	8 20 s.	»
7 40	»	»	»	8 40	»
7 54	»	»	»	8 54	»
8 20	»	2 10	»	9 10	»
8 40	»	»	»	»	»
9 »	»	»	»	»	»
9 45	»	3 30	»	»	»
10 18	»	»	»	»	»
10 50	»	4 30	»	»	»
11 5	»	4 45	6 »	»	11 30 s.
11 23	»	»	6 16	»	»
11 43	»	»	6 33	»	»
12 16	»	5 50	7 7	»	12 45
12 43	»	»	7 33	»	»
1 10	»	6 45	8 1	»	1 40
1 24	»	»	8 15	»	»
1 46	6 » s.	7 20	8 33	»	2 15
1 59	6 15	»	8 46	»	»
2 14	6 28	»	9 1	»	»
2 30	6 41	7 58	9 14	»	3 »
2 44	6 54	»	9 27	»	»
2 56	7 06	»	9 39	»	»
3 10	7 20	8 35	9 49	»	3 40
»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»
3 40	7 50	»	10 20	»	»
»	»	»	»	»	»
4 »	8 10	9 25	10 40	»	4 30

SERVICE INTERNATIONAL PAR LILLE.

Trains partant de Lille.

NOMS des STATIONS.	LILLE A GAND. Correspon- dauce avec Tournay, Ostende, Bruxelles, Malines, Anvers, Alix-la-Chapelle et Cologne.	LILLE à TOURCOING.	LILLE A GAND. Correspon- dauce avec Tournay, Ostende, Bruxelles, Malines, Anvers, Alix-la-Chapelle et Cologne.	LILLE à TOURCOING.	LILLE à GAND.	LILLE à TOURCOING.
	17	18	19	20	21	22
Lille. Départ.	h. 5 15 m.	h. 7 30 m.	h. 9 45 m.	h. 3 15 s.	h. 6 25 s.	h. 8 40 s.
Roubaix. —	5 30	7 45	10 »	3 30	6 40	8 55
Tourcoing. —	5 35	7 50	10 5	3 35	6 45	9 »
Mouscron. Arrivée.	5 50	»	10 20	3 50	7 »	»
Mouscron. Départ.	6 20	»	11 »	4 25	7 30	»
Courtray. —	6 40	»	11 20	4 45	7 50	»
Gand. Arrivée.	8 5	»	12 30	6 5	9 15	»

SERVICE INTERNATIONAL PAR VALENCIENNES.

NOMS DES STATIONS.	TRAIN PARTANT POUR VALENCIENNES.						PARIS A BRUXELLES.	
	VALENCIENNES à BRUXELLES.						Train de messageries	
	Le Matin.		Le Soir.		Le Soir.		h.	m.
Valenciennes. Départ.	h.	m.	h.	m.	h.	m.	Le Soir.	
Blanc-Misseron. —	5	45	8	15	1	15	h.	4 45
Quiévrain. Arrivée.	6	5	8	55	1	55	h.	5 5
	6	10	8	40	1	40	h.	5 10
Quiévrain. Départ.	6	45	9	»	2	»	h.	5 30
Mons. —	7	30	9	45	2	40	h.	6 15
Braine-le-Comte. —	8	45	10	55	3	45	h.	7 20
Bruxelles. Arrivée.	9	45	11	30	4	40	h.	8 20

Il y a en outre un train de marchandises prenant des voyageurs partant de Valenciennes sur la Belgique, à 10 heures du matin.

CHEMIN DE FER DU NORD.

Le chemin de fer du Nord est en correspondance directe avec les chemins de fer Belges, les chemins de fer Rhénaus et avec l'Angleterre.

On distribue à la gare de Paris des billets, jusqu'à destination, pour les principales villes de la Belgique.

Au moyen du chemin de Liège et d'Aix-la-Chapelle à Cologne, et des bateaux à vapeur du Rhin, on correspond avec les chemins de fer allemands et avec celui de Strasbourg à Bâle.

Pour les services pour l'Angleterre, indépendamment des diligences d'Amiens à Boulogne, il vient d'être établi, par les Messageries royales et générales, des voitures qui font le trajet d'Arras à Calais en 9 heures 1/2, et qui correspondent avec les bateaux à vapeur de Calais à Douvres, dont la traversée s'effectue en une heure et demie.

De PARIS à :	PRIX DES PLACES.			BAGAGES et articles de messagerie, par 100 kil., frais de chargement en sus.	
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	fr.	c.
Arras.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr.	c.
Douai.	22 20	16 70	12 40	8	35
Cambrai.	24 90	18 75	13 90	9	30
Lille.	27 65	21 »	15 90	10	85
Valenciennes.	28 20	21 25	15 75	10	45
Mons.	28 60	21 55	16 »	10	55
Bruxelles. . . .	34 25	23 50	» »	13	35
Tournay.	35 75	27 »	» »	16	95
Gand.	34 75	23 75	» »	13	30
Malines.	34 50	26 »	» »	14	40
Ostende.	38 »	28 50	» »	17	40
	38 »	28 75	» »	17	40

XXXU
Extrait du Catalogue de
L. MAISON, ÉDITEUR, RUE CHRISTINE, 3.

L'ART D'ÉLEVER LES VERS A SOIE,

POUR OBTENIR CONSTAMMENT,
d'une quantité donnée de feuilles de mûrier,
LA PLUS GRANDE QUANTITÉ POSSIBLE
DE COCONS DE PREMIÈRE QUALITÉ,
ET DE L'INFLUENCE DE CET ART
SUR L'AUGMENTATION ANNUELLE DES RICHESSES DES PARTICULIERS
ET DES NATIONS.

PAR LE COMTE DANDOLO,
Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Fer, Chevalier
de la Légion d'honneur,
membre de l'Institut royal des Sciences, Lettres et Arts de Milan, etc.

TRADUIT DE L'ITALIEN

PAR F. PHILIBERT FONTANEILLES.

Sixième Édition,

Revue, corrigée et augmentée de nouvelles notes du traducteur.
des nouveaux procédés de M. LABARRAQUE pour purifier l'air des magnaneries,
AVEC PLUSIEURS PLANCHES

ET LE

TABLEAU SYNOPTIQUE D'UNE MAGNANERIE SALUBRE

d'après le

SYSTÈME DE VENTILATION D'ARCET,

APPLIQUÉ A UN LOCAL DONT L'AGENCEMENT SE DÉMONTE A VOLONTÉ,
de manière à ce que

l'atelier puisse servir à tout autre usage

AVANT ET APRÈS L'ÉDUCATION DES VERS A SOIE;

PAR M. BRUNET DE LA GRANGE,
OFFICIER DE LA LÉGIÓN D'HONNEUR, MEMBRE DE L'INDUSTRIE SÉRICOLLE,
membre de la Société séricicole de Paris, correspondant de la Société royale
et centrale d'agriculture de Paris, et de celles de Lyon, Bordeaux,
La Rochelle, Mont-de-Marsan, Angoulême, Genève;
de la Société séricicole de Bordeaux, de la Société industrielle d'Angers, etc.

Un beau volume in-8°.

Prix : 7 fr. 50 cent., et 9 fr. par la poste.

L'ART DE CULTIVER LE MURIER, traduit de l'italien du comte VERRI, par M. *Philibert Fontaneilles*, revu par M. BRUNET DE LA GRANGE, officier de la Légion d'honneur, inspecteur de l'industrie séricicole, membre de plusieurs sociétés savantes, etc. Deuxième édition. 1 vol. in-8°. Prix : 6 fr.

LE CUISINIER DES CUISINIERS, 1,000 Recettes de Cordon bleu, faciles, économiques, pour préparer, de la manière la plus délicate et la plus salubre, toute espèce de mets, d'après les découvertes récentes de la cuisine française, provençale, anglaise, italienne, suisse, allemande, et les procédés des maîtres les plus renommés, tels que BALEINE, LEFÈVRE, VÉRY, CARÈME, etc., etc.; suivi d'un Traité complet de l'office, de la dissection des viandes et des poissons, l'entretien des vins, la conservation, d'après les procédés d'Appert, de toute espèce de substances alimentaires, telles que Viandes, Fruits, Légumes; et de la **Physiologie complète des Poissons**, avec l'indication de l'influence de chaque mets sur la santé, par le DOCTEUR JOURDAN LECOINTE. Dixième édition. 1 fort vol. in-12, avec planches, solidement cartonné.

Prix : 3 fr., et 4 fr. par la poste.

Ce *Cuisinier*, parvenu en peu d'années à sa 10^e édition, est bien réellement le *livre de tous les ménages*; les recettes qu'il donne sont aussi variées que simples, et faciles à exécuter, ce qui le distingue de la plupart des autres ouvrages sur la Cuisine. C'est, jusqu'à présent, le seul qui indique l'influence de chaque mets sur la santé, innovation précieuse pour les personnes qui ont un estomac faible ou délabré.

LA CUISINE FACILE, ÉCONOMIQUE ET SALUBRE, Cuisine française, Cuisine allemande, Cuisine provençale, dédiée aux bonnes ménagères, par Mademoiselle SILLETTE, ancien cordon bleu; avec un *Traité sur la dissection des viandes et des poissons*, et des figures explicatives. Joli volume in-18. Prix : 1 fr. 50 c., et 1 fr. 75 c. par la poste.

C'est le Cuisinier des petits ménages.

TRAITÉ PRATIQUE DU LESSIVAGE DU LINGE à la vapeur d'eau, contenant, à la suite des notions générales et préliminaires : 1^o l'explication des divers modes de blanchissage; 2^o l'indication des dimensions et dispositions particulières des appareils pour le lessivage à la vapeur; 3^o les détails du procédé mécanique pour mettre ces appareils en action, suivi de l'indication de quelques usages auxquels ces mêmes appareils peuvent être employés dans l'économie domestique; par le baron BOURGNON DE LAYRE, conseiller à la Cour royale de Poitiers. 1 volume in-18, avec plusieurs planches; 3^e édition. Prix : 2 fr. 50, et 3 fr. par la poste.

Les procédés nouveaux indiqués par l'auteur de ce petit ou-

XXVII

vrage sont tout à la fois plus simples et plus économiques que les anciens; ils conservent aussi le linge beaucoup plus longtemps. Les appareils sont simples, faciles à exécuter, et peu coûteux. Cette nouvelle méthode de blanchissage est adoptée depuis quelques années, non-seulement dans les grands établissements de tous genres, mais encore dans les châteaux, et par un grand nombre de particuliers.

FORMULAIRE UNIVERSEL ET RAISONNÉ DES ACTES SOUS SEING PRIVÉ, ou le **Droit civil mis à la portée de tout le monde**; divisé en quatre parties. —

Première partie : Explication des articles du Code civil en vertu desquels on peut traiter par acte sous seing privé, tels que comptes de tutelle, partage de successions, testaments, obligations à terme, quittances, novations, billets et promesses, ventes mobilières et immobilières, transport ou cession de créances, échanges d'immeubles, baux à ferme et à loyer, contrats de sociétés civiles et commerciales, procurations, cautionnements, transactions, marchés, devis, etc., etc., avec des formules toutes rédigées, et suivie du tableau des droits d'enregistrement. — *Deuxième partie* : Des arbitrages, de la nomination des arbitres, de leurs devoirs; procès-verbaux, sentences arbitrales, etc., etc. — *Troisième partie* : Des pétitions et placets que l'on peut présenter au roi, à la famille royale, aux grands dignitaires de l'État, aux préfets, sous-préfets, maires, etc., etc. — *Quatrième partie* : Lois sur les chemins vicinaux, les vices rédhibitoires, justices de paix, faillites et banqueroutes, expropriations pour cause d'utilité publique, ventes judiciaires de biens immeubles, la Charte constitutionnelle, etc., etc.; par M. PIVERT, légiste. 1 très-fort vol. in-8° de 692 pages.

Prix : 7 fr. 50, et 9 fr. par la poste.

Chacun est son Avocat. — FORMULAIRE DE TOUS LES ACTES, tant civils que commerciaux, que l'on

peut passer sous seing privé, avec des observations et des notes particulières en tête de chaque sorte d'actes, avec une instruction sur tous les actes en général, sur leurs formalités, leurs effets, leur exécution, et sur les personnes qui peuvent les contracter. — **DIVISÉ EN DEUX PARTIES** : *La première*, contenant des modèles d'actes civils, tels que : obligations, conventions, engagements, promesses, reconnaissances, garanties, cautions, solidarités, prêts, dépôts, gages, nantissements, quittances et décharges, ventes, cessions, transports, échanges de meubles et effets, biens, maisons, rentes et droits successifs; baux de maisons, de biens, rétrocessions, résiliations de baux; constitutions de rentes, de pensions viagères; rachats et remboursements de rentes; procurations, autorisations; comptes de tutelle, de communauté, lots et partages; testaments olographes; partages entre enfants par testament olographe; transactions, compromis, arbitrages, etc., etc. — *La seconde*, des modèles d'actes commerciaux, tels que : lettres de change, bil-

lets, ventes, promesses de vente de marchandises, de fonds de commerce; arrêtes de comptes, actes de sociétés, résiliations de sociétés, brevets d'apprentissage; engagements d'ouvriers, de fournitures ou de fabrication d'ouvrages; devis, marchés, bilans, accords, atermoiments, cessions de biens, etc. *Ouvrage utile à tout le monde*, et à l'aide duquel on peut soi-même rédiger tous les actes usuels de la société, et gérer ses affaires sans le secours d'autrui; XVI^e ÉDITION; par M. LÉOPOLD, ancien docteur en droit de la Faculté de Paris. 1 vol. in-12.

Prix : 3 fr., et 3 fr. 50 par la poste.

Formaliste sans l'homme de loi. Plus de procès. NOUVEAU GUIDE EN AFFAIRES, à l'aide duquel chacun peut connaître ses droits et ses devoirs, conduire ses affaires, administrer ses biens, dresser toute espèce d'acte sous seing privé, faire tous devis et mémoires, suivre et terminer toute discussion sans le secours d'avoué, de notaire et d'huissier. DIVISÉ EN DEUX PARTIES. — *Première partie* : modèles tout tracés de toute espèce de conventions sous signatures privées et commerciales, telles qu'elles doivent être rédigées et sans nullité, telles que : bail, sous-bail, ventes de diverses espèces, obligations de toute nature, contrats, partage, marché, résiliation de marché, désistement, constitution de rente, fermage, location, créance, bilan, lettres de voiture, billets à ordre, devis, expertise, mémoires, placets, etc. — *Deuxième partie* : notions nécessaires pour éviter toute discussion avec le fisc, avec l'administration, avec des tiers; peines attachées à l'inobservance des lois et règlements de police; ordonnances municipales, etc. : arbitrages, droits de timbre et d'enregistrement, ventes et saisies mobilières, prises et ventes publiques; ordonnances sur les poids et mesures, sur la chasse et les établissements insalubres; concessions, exploitations de mines, tourbieres, etc.; obligations des commissionnaires et voituriers; exploitation des bois, taxe des huissiers, hypothèques; lois sur le sel et sur les liquides; remplacements, militaires absents, conscription; tenue des livres de commerce, dispositions à cet égard; loi sur l'expropriation forcée; contrainte par corps; dictionnaire renfermant les dispositions du Code civil qui régissent les droits et les devoirs des citoyens. 10^e édition, revue, corrigée et augmentée du *Tableau général des principales foires de France*, ainsi que l'exposé complet du *nouveau système des poids et mesures*; par LÉOPOLD. 1 fort volume in-12.

Prix : 4 fr., et 5 fr. par la poste.

LE PÉTITIONNAIRE, Guide des personnes qui ont à présenter des pétitions, placets, requêtes, plaintes, réclamations ou mémoires quelconques, AU ROI, aux princes et princesses, aux ministres, aux magistrats, etc., etc., et généralement à toutes les autorités constituées de l'ordre administratif ou judiciaire; suivi du GUIDE DU PROPRIÉTAIRE ET DU LOCATAIRE; par LÉOPOLD. 1 volume in-12, 5^e édition.

Prix : 3 fr. 50, et 4 fr. 50 par la poste.

GUIDE ET FORMULAIRE DES GARDES CHAMPÊTRES COMMUNAUX ET PARTICULIERS ;

ouvrage utile, non-seulement à ces agents, mais encore aux propriétaires, fermiers et régisseurs de biens de campagne, aux juges de paix, aux maires, aux avocats, etc., etc.; comprenant : 1° la législation spéciale, l'institution des gardes champêtres, leur nomination, leur installation; — 2° rapports de service des gardes champêtres avec les diverses autorités, leurs attributions; — 3° délits et abus commis par les gardes champêtres; — 4° Code des délits et contraventions que les gardes champêtres sont plus spécialement appelés à constater; — 5° Dictionnaire alphabétique des objets qui rentrent dans les attributions des gardes champêtres, avec 166 formules de procès-verbaux; par M. T. LARADE, employé de sous-préfecture. 2^e édition, revue et augmentée de Lois nouvelles. 1 vol. in-18.

Prix : 2 fr., et 2 fr. 50 par la poste.

Ouvrage adopté par M. le Ministre de l'intérieur.

LE GUIDE DES MAIRES, Adjoints des maires, Secrétaires des communes, Conseils municipaux, Commissaires de police, Officiers de gendarmerie, Gendarmes, Gardes champêtres, Gardes-Pêche, Gardes forestiers,

contenant : les lois, décrets, articles des différents codes, règlements, ordonnances, décisions et instructions ministérielles, arrêts de la Cour de cassation relatifs aux attributions, fonctions, devoirs, obligations de chacun de ces fonctionnaires publics en particulier, présentés dans un ordre méthodique, et formant le traité le plus complet sur les matières administratives et de police; avec des formules de toutes espèces d'actes du ministère de ces mêmes fonctionnaires publics; par LÉOPOLD, ancien docteur en droit de la Faculté de Paris, et avocat. 1 fort volume in-12, nouvelle édition.

Prix : 3 fr. 50, et 4 fr. 50 par la poste.

LA TENUE DES LIVRES, enseignée en vingt et une Leçons et sans Maître, ou Traité complet de la tenue des livres légale, théorique et pratique, tant en partie simple qu'en partie double,

mis à la portée des personnes qui n'ont aucune notion de cette science; par J.-J. JACLOT, expert vérificateur et rapporteur dans les affaires criminelles et commerciales. NEUVIÈME ÉDITION, entièrement refondue et augmentée d'un grand nombre d'exercices, de modèles et de moyens nouveaux; mise en harmonie avec le système des nouveaux poids et mesures. — DIVISION DE L'OUVRAGE : Prescriptions de la loi sur les livres de commerce; méthode complète de la tenue des livres légale, en partie simple et en partie mixte; méthode de la tenue légale en partie double, suivant une marche progressive, pour les maisons de détail, de gros, les opérations en participation, les sociétés, les exploitations par actions; théorie générale et mécanisme du système; instruction sur la comptabilité civile, ou des fonctionnaires et mandataires comptables; sur la comp-

tabilité de maison, ou des propriétaires, des rentiers, des exploitations rurales, des maîtres de pension, des fabriques, des comptoirs d'escompte, des chemins de fer, etc.; sur les comptes rendus par les gérants et autres comptables; sur la vérification des livres par les chefs de maison. 1 fort vol. in-8°.

Prix : 7 fr. 50, et 9 fr. par la poste.

OUVRAGE ADOPTÉ par les Écoles de commerce et les comptoirs de *Lille, Lyon, Rouen, le Havre, Marseille, Bordeaux, Nîmes, Augsburg, Munich, Gènes*, etc.

LE MÊME OUVRAGE, abrégé, à l'usage des collèges et des pensions. 1 vol. in-12. Prix : 3 fr. 50 c., et 4 fr. par la poste.

LA TENUE DES LIVRES DU DÉTAILLANT, Traité spécial à l'aide duquel tous les marchands en détail pourront tenir leur comptabilité d'une manière régulière et légale, soit en partie simple, soit en partie double, et faire avec facilité leur inventaire, quel que soit le genre de commerce; par M. M.-J.-J. JACLOT FILS. 1 volume in-18.

Prix : 75 c., et 1 fr. par la poste.

TRAITÉ THÉORIQUE ET PRATIQUE DE VINIFICATION, ou Art de faire du vin avec toutes les substances fermentescibles, en tous temps et sous tous les climats, contenant : les moyens de remédier à l'intempérie des saisons relativement à la maturité du raisin; le tableau des phénomènes de la fermentation, et le meilleur mode de la produire et de la diriger; les procédés de fabrication des vins mousseux, ceux des vins factices et des vins de fruits; les soins qu'exigent leur gouvernement et leur conservation; les principes pour la dégustation et l'analyse des vins; plusieurs vocabulaires et tableaux statistiques de tous les vignobles de France; avec figures représentant quelques instruments propres à faciliter la fermentation et à apprécier d'une manière exacte la quantité d'alcool contenue dans chaque espèce de vins. 2^e édition, revue et considérablement augmentée; par L.-F. DUBIEF, distillateur manufacturier. 1 volume in-1^o avec planches.

Prix : 7 fr. 50, et 8 fr. 50 par la poste.

Imprimerie de FAIN et TRUNOT, rue Racine, 23, près de l'Odéon.



Éditeur, Rue de la Huchette, 17, par Ch. Dyonnet, 17, Rue de la Huchette.

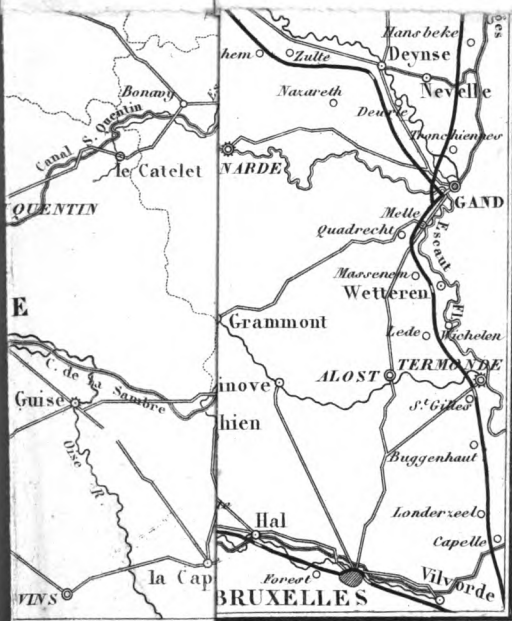
QU

E

Gu

WIN

eur



teur, Rue Christine 5

Ch. Dyonnet, 17, Rue de la Huchette.

GUIDES-RICHARD,

ITINÉRAIRES EUROPÉENS A L'USAGE DES VOYAGEURS,

PAR RICHARD, MURRAY, QUÉTIN, ETC., ETC.

L. MAISON, Libraire-Éditeur, rue Christine, n° 3.

Tous ces itinéraires, rédigés avec le soin le plus consciencieux, avec l'exactitude la plus minutieuse et d'après des renseignements pris sur les lieux mêmes ou puisés aux sources officielles, sont accompagnés d'excellentes cartes routières, de panoramas, de vues d'après nature, etc. — Souvent réimprimés, ces Guides subissent à chaque nouvelle édition une transformation complète, et sont ainsi toujours tenus au courant des changements qu'il importe au voyageur de connaître. En un mot, l'éditeur ne néglige aucun moyen, ne recule devant aucun sacrifice pour améliorer chaque jour sa nombreuse collection d'itinéraires et pour lui conserver la réputation dont elle jouit depuis sa création.

fr. c.

<i>Guide classique du Voyageur en France et en Belgique</i> , comprenant :	
1° un aperçu sur la France; 2° un itinéraire de Paris; 3° les règlements nouveaux des postes; 4° la topographie complète des routes de poste, avec les distances en kilomètres; 5° l'itinéraire des chemins de fer, avec les heures de départ, la durée des trajets et le prix des places; 6° la description des villes, bourgs, villages que traverse le voyageur, avec l'indication de leurs curiosités, commerce, de leur population, d'après les derniers recensements officiels du gouvernement; 7° les communications et embranchements de routes; 8° la liste des messageries, diligences, voitures, bateaux à vapeur; 9° l'indication et la description de tous les établissements thermaux; 10° la description détaillée du Dauphiné et un voyage à la Grande Chartreuse; 11° les noms des bons hôtels; 12° la description des merveilles naturelles des divers départements; 13° une double table des routes et des noms cités dans le Guide; 14° l'itinéraire de la Belgique; 15° une nomenclature étendue des monuments druidiques, romains et du moyen âge, et l'itinéraire complet par les bateaux à vapeur et les chemins de fer; par RICHARD Ingénieur géographe. XXII ^e édition, accompagnée d'une belle carte routière et administrative de la France, et de quatre cartes des chemins de fer. Un fort vol. in-12 de 900 pages, imprimé à 2 colonnes. Broché.	8 »
Relié en toile anglaise, titre et plats dorés.	9 »
<i>Guide du Voyageur en Europe</i> ; par RICHARD. 2 forts vol. in-12.	20 »
<i>Guide du Voyageur en Europe</i> ; par CLERC. 1 vol. in-8 et Atlas.	15 »
<i>Promenades dans le midi de l'Europe</i> ; par RICHARD. 1 fort. vol. in-12.	7 »
<i>Promenades dans le nord de l'Europe</i> ; par RICHARD. 1 fort vol. in-12.	7 »
<i>Guide du Voyageur en France</i> ; par RICHARD. 1 fort vol. in-18.	5 »
<i>Guide universel</i> indiquant le service des chemins de fer, bateaux à vapeur, diligences, postes; les jours et heures de départ, le prix des places; par LEBOUTELLER, directeur de l'Office universel. 1 vol. in-18, sans carte.	1 »
Avec une carte d'Europe, coloriée.	2 »
<i>Guide du Voyageur aux environs de Paris</i> ; par RICHARD. 1 vol. in-18.	5 »
<i>Conducteur de l'étranger dans Paris</i> ; par A. MONTÉMONT. 1 fort vol. in-18.	4 50
<i>Guide du Voyageur dans la France monumentale</i> , ou description archéologique des monuments druidiques, romains et du Moyen-Age; ouvrage destiné à servir de complément à tous les Guides du Voyageur en France; par E. HOCQUART. 1 fort vol. in-12 imprimé à deux colonnes et orné d'une carte archéologique de la France, entourée de vues gravées sur acier représentant les monuments les plus curieux.	10 »

BELGIQUE ET HOLLANDE. — Nouvelle Carte routière de la Belgique et de la Hollande partant de Paris, avec les Chemins de fer, Canaux, etc., etc.; par Durova. Tirée sur colombier, en feuille ou cartonnée.	2 5
BORDS DU RHIN — Cours du Rhin, depuis Schaffouse jusqu'à son embouchure dans la mer du Nord, avec le cours de la Moselle. Tirée sur grand-raisin, en feuille ou cartonnée.	1 50 4
— La même, sur toile et en étui. Panorama des bords du Rhin, depuis Cologne jusqu'à Mayence. Se déroulant sur près de 8 mètres de long. In-8, cartonné.	5
ALLEMAGNE. — Carte routière d'Allemagne, avec les Chemins de fer; par de SIMENCOURT. Tirée sur colombier, en feuille ou cartonnée.	2 5
SUISSE. — Carte routière de la Suisse; par KEILER; d'après la dernière édition de Zurich, même format, même coloris. En feuille ou cartonnée. (La carte originale se vend 8 fr.)	3 6
SAVOIE. — Carte physique et routière du duché de Savoie, avec les nouvelles routes et relais de poste. Tirée sur grand-raisin, en feuille ou cartonnée.	2
ITALIE. — Carte routière d'Italie, avec les Plans de Rome, Naples et Pozzuoli; par Ambroise TARDIKU. Tirée sur grand-raisin, en feuille ou cartonnée.	1 50 4
— La même, sur toile et en étui. MÉDITERRANÉE. — Carte routière de la Navigation à vapeur dans la Méditerranée, la mer Noire et sur le Danube; dressée par DEFOUR. Tirée sur grand-raisin, en feuille ou cartonnée.	1 50
GRANDE-BRETAGNE. — Carte routière d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande, dressée d'après celle de WILD, de Londres. Sur colombier, en feuille ou cartonnée.	2 5 3
— La même, toile et étui. Plan de Londres. Edition originale; en feuille ou cartonnée.	3
— Carte des environs de Londres, sur colombier, en feuille. Edition originale; en feuille ou cartonnée.	1
ESPAGNE ET PORTUGAL. — Carte routière d'Espagne et de Portugal; par M. FRÉMIN attaché au dépôt de la guerre; entourée de Vues et de Costumes superieurement gravés. Sur Jésus, en feuille ou cart.	3 5
— La même, toile et étui.	

NOUVEAUX DIALOGUES FAMILIERS ET PROGRESSIFS A L'USAGE DES VOYAGEURS ET DES ÉTUDIANTS.

Chacun de ces Dialogues, imprimé dans le format grand in-32, est accompagné d'un tableau comparatif des Monnaies d'Europe, fort utile aux voyageurs, et élégamment cartonné, avec une couverture imprimée en deux couleurs.

Prix de chaque volume : 2 fr. 50 c.

DIALOGUES EN VENTE :

Français-Allemands; par RICHARD et KÖNIG.
Français-Anglais; par RICHARD et QUÉLIN.
Français-Espagnols; par RICHARD et de CORONA.

Français-Italiens; par RICHARD et BOLETTI.
Anglais-Allemands; par A. HÖR-
WITZ.
Anglais et Italiens; par WAHL et
BRUNETTI.

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
rue Racine, 28, près de l'Odéon.



