

ARDOUIN-DUMAZET

NORD

VOYAGE  
EN  
FRANCE

FLANDRE FRANÇAISE

Ferrain

Pévèle

Flandre Flamingante

Flandre maritime

Moninle

Pays de Langle

Bredonardo

Pays reconquis

Boulonnais

Marquenterre

Ponthieu

PARIS

BERGER-LEVRAULT ET C<sup>o</sup>









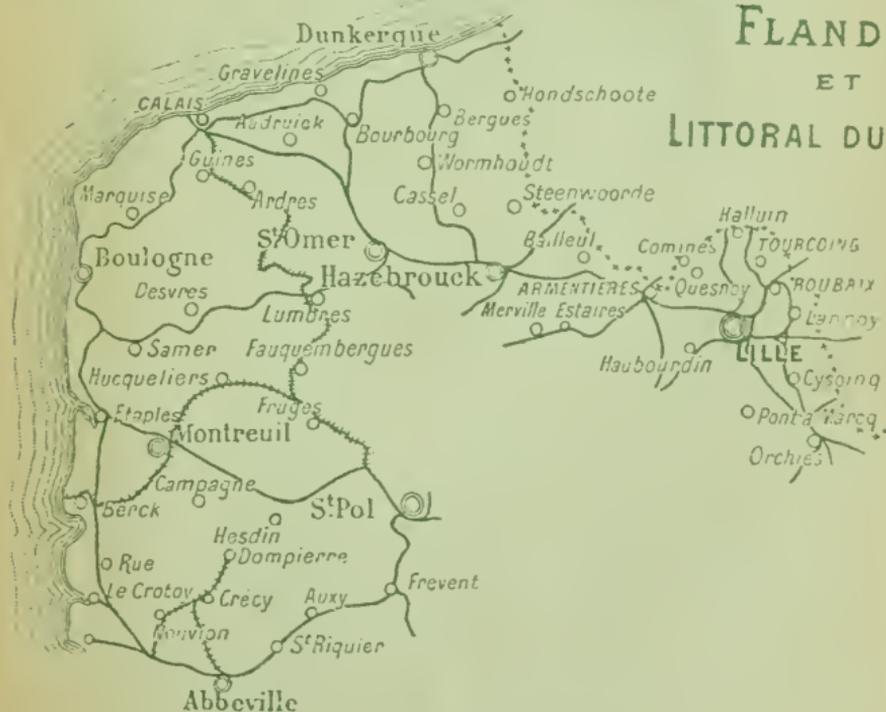
ARDOUIN-DUMAZET

# Voyage EN FRANCE

18<sup>ème</sup> Série

RÉGION DU NORD  
I

FLANDRE  
ET  
LITTORAL DU NORD



PARIS

BERGER-LEVRAULT & C<sup>IE</sup>, ÉDITEURS



# Voyage en France

## OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

- L'Armée et la flotte en 1895.** — Grandes manœuvres des Vosges. — L'expédition de Madagascar. — Manœuvres navales. — 1 volume in-12, avec nombreuses cartes. 5 fr. (Berger-Levrault et Cie.)
- L'Armée et la flotte en 1894.** Manœuvres navales. — Manœuvres de Beauce. — Manœuvres de forteresse. — 1 volume in-12, illustrations de Paul LÉONNEC, nombreux croquis et cartes. 5 fr. (Berger-Levrault et Cie.)
- L'Armée navale en 1893.** — *L'Escadre russe en Provence.* — La Défense de la Corse. — 1 volume in-12, avec 27 croquis ou vues et une carte de la Corse. 5 fr. (Berger-Levrault et Cie.)
- Au Régiment — En Escadre.** Préface de M. MÉZIÈRES, de l'Académie française. 1891. 1 volume grand in-8, avec 350 photographies instantanées de M. Paul GERS. 16 fr. (Berger-Levrault et Cie.)
- Le Colonel Bourras.** Suivi de **Rapport sur les opérations du corps franc des Vosges** du colonel BOURRAS. 1892. Brochure in-12, avec un portrait et couverture illustrée. 60 centimes. (Berger-Levrault et Cie.)
- Le Nord de la France en 1789.** — Flandre. — Artois. — Hainaut. — 1 volume in-12. (Maurice Dreyfous.)
- La Frontière du Nord** et les défenses belges de la Meuse. — 1 volume in-8. (Baudoin.)
- Une Armée dans les neiges,** journal d'un volontaire du corps franc des Vosges. — 1 volume grand in-8 illustré. (Rouam.)
- Études algériennes.** — 1 volume in-8. (Guillaumin et Cie.)
- Les Grandes Manœuvres de 1882 à 1892.** — 1 volume in-12 par année. (Baudoin et Rouam.)

**Voyage en France.** Ouvrage couronné par l'Académie française, par la Société des gens de lettres et par la Société de géographie de Paris. Série d'élégants volumes in-12, avec cartes et croquis dans le texte, brochés à 3 fr. 50 c. et reliés en percaline à 4 fr.

- 1<sup>re</sup> SÉRIE : Le Morvan, le Val de Loire et le Perche. 2<sup>e</sup> édition (1898).
- 2<sup>e</sup> SÉRIE : Des Alpes mancelles à la Loire maritime (1894).
- 3<sup>e</sup> SÉRIE : Les Iles de l'Atlantique : I. D'Arcachon à Belle-Isle (1895).
- 4<sup>e</sup> SÉRIE : Les Iles de l'Atlantique : II. D'Hoëdic à Ouessant (1895).
- 5<sup>e</sup> SÉRIE : Les Iles françaises de la Manche ; Bretagne péninsulaire (1896).
- 6<sup>e</sup> SÉRIE : Cotentin, Basse-Normandie, Pays d'Auge, Haute-Normandie, Pays de Caux (1896).
- 7<sup>e</sup> SÉRIE : Région lyonnaise, Lyon, monts du Lyonnais et du Forez (1896).
- 8<sup>e</sup> SÉRIE : Le Rhône du Léman à la mer, Dombes, Valromey et Bugey, Bas-Dauphiné, Savoie rhodanienne, La Camargue (1896).
- 9<sup>e</sup> SÉRIE : Bas-Dauphiné : Viennois, Graysivaudan, Oisans, Diois et Valentinois (1896).
- 10<sup>e</sup> SÉRIE : Les Alpes du Léman à la Durance. Nos chasseurs alpins (1896).
- 11<sup>e</sup> SÉRIE : Forez, Vivarais, Tricastin et Comtat-Venaissin (1897).
- 12<sup>e</sup> SÉRIE : Alpes de Provence et Alpes Maritimes (1897).
- 13<sup>e</sup> SÉRIE : La Provence maritime. 2<sup>e</sup> édition (1899).
- 14<sup>e</sup> SÉRIE : La Corse (1898).
- 15<sup>e</sup> SÉRIE : Les Charentes et la Plaine poitevine (1898).
- 16<sup>e</sup> SÉRIE : De Vendée en Beauce (1898).
- 17<sup>e</sup> SÉRIE : Littoral du pays de Caux, Vexin, Basse-Picardie (1898).
- 18<sup>e</sup> SÉRIE : Région du Nord : I. Flandre et littoral du Nord (1899).
- 19<sup>e</sup> SÉRIE : Région du Nord : II. Artois, Cambésis et Hainaut (1899).

### Sous presse :

- 20<sup>e</sup> SÉRIE : Des Ardennes au plateau de Langres.

Quinze autres volumes compléteront ce grand travail activement poursuivi par l'auteur.

Le prospectus détaillé de la collection est envoyé sur demande.

6780  
ARDOUIN - DUMAZET

# Voyage en France

18<sup>e</sup> SÉRIE

RÉGION DU NORD

I. — FLANDRE ET LITTORAL DU NORD

FLANDRE FRANÇAISE

FLANDRE FLAMINGANTE — FLANDRE MARITIME

PAYS RECONQUIS — BOULONNAIS — TERNOIS

*Avec 30 cartes ou croquis*



214458  
25:7:27

BERGER-LEVRAULT ET C<sup>ie</sup>, ÉDITEURS

PARIS

5, RUE DES BEAUX-ARTS

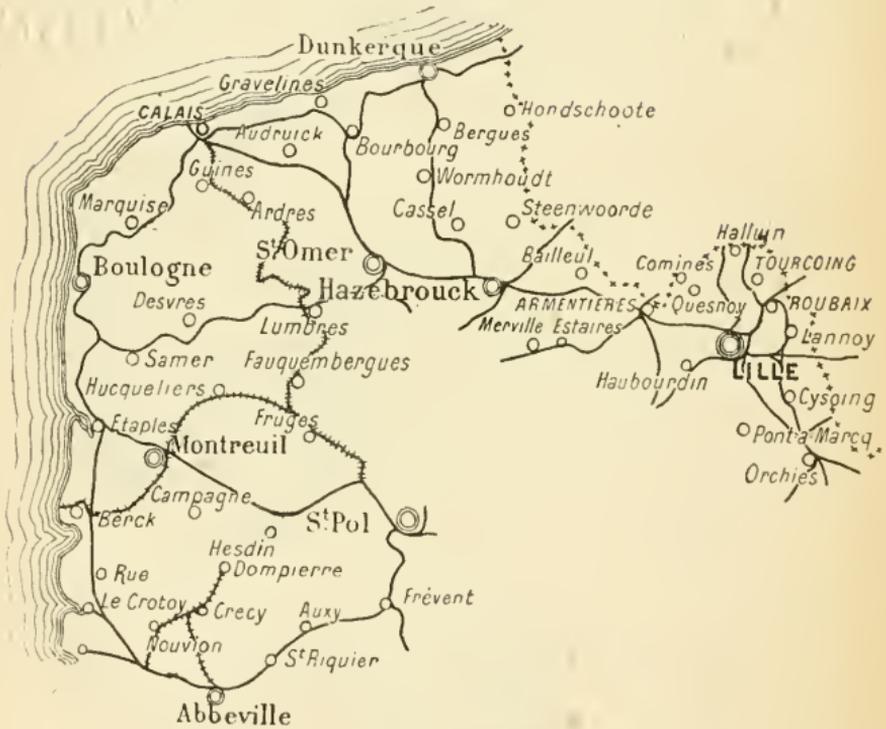
NANCY

18, RUE DES GLACIS

1899

*Tous droits réservés*

## CARTE D'ENSEMBLE DE LA XVIII<sup>e</sup> SÉRIE



Tous les croquis sans indications spéciales compris dans ce volume  
sont extraits de la carte d'état-major au 1/80,000<sup>e</sup>.

# VOYAGE EN FRANCE

— . o . —

## I

### ROUBAIX

La genèse d'une grande ville. — La Flandre d'autrefois. — Comment est née l'industrie. — Villes fortes et villes ouvertes. — Disparition de la campagne flamande. — De Lille à Roubaix et Tourcoing. — Population du groupe roubaisien. — Histoire de l'industrie. — Un peu de statistique.

Roubaix. Avril.

La poussée socialiste de ces dernières années a de nouveau attiré l'attention sur cette jeune et puissante ville de Roubaix, née d'hier et déjà supérieure en population et en richesse à tant de nos vieilles cités de France, aux plus illustres et aux plus opulentes, comme Reims ou Orléans. Il y a vingt ans encore, bien qu'elle fût déjà parmi les centres d'action les plus puissants de notre pays, Roubaix était inconnue à la grande masse du

public. Le monde des affaires, banque ou négoce, savait seul le prodigieux développement de cette énorme ruche ouvrière. Il fallut les incidents de la politique, l'accession aux charges publiques d'un élément nouveau, puisé dans le prolétariat, pour faire connaître cette métropole industrielle, égale par sa croissance aux villes de l'Amérique et de l'Australie.

Rien ne pouvait faire prévoir une telle splendeur à ce coin des Flandres. Alors que ce plantureux et fertile pays devait surtout sa prospérité aux cours d'eau d'une canalisation facile, à la création de voies navigables au milieu de plaines où de tels travaux étaient aisés, le petit canton du Ferrain était à l'écart de cette activité. Ses collines et ses mamelons dominaient de loin les trois grands chemins naturels de la Deûle, de la Lys et de l'Escaut, sur les bords desquels se pressaient les villes populeuses, enrichies par le travail. Lorsque la houille fut amenée au jour à Anzin, on pouvait croire que les grandes usines se porteraient autour des fosses. Il n'en fut rien. Parmi ces monticules qui semblaient devoir rester banlieue agricole de Lille, allait naître la plus vaste cité purement ouvrière de notre pays, une agglomération devant tout à l'industrie, n'ayant en dehors d'elle aucun élément matériel ou intel-

lectuel d'existence. Il y a là, à Roubaix, à Tourcoing, dans les communes suburbaines qui les prolongent au loin en France et en Belgique, plus de 250,000 individus. A peine y en avait-il 25,000 au début du siècle.

Cette région avait plutôt été, jusqu'alors, un champ clos où se vidaient les grandes querelles de l'Europe, qu'un centre de fabriques. Il y eut jadis d'énormes communes manufacturières : Wervicq, Ypres, Courtrai, mais les discordes civiles et les guerres de Flandre en avaient retiré la vie. Après la mort de ces républiques de marchands, les grandes cités fortes : Gand, Lille, Douai, Arras, purent seules se développer, à l'abri de leurs remparts. Partout ailleurs, c'étaient de grosses bourgades ouvertes à l'ennemi. Dans un rayon de quatre à cinq lieues autour de Roubaix, presque chaque village a été le théâtre de combats sanglants. Quelques-uns ont donné leur nom à des événements historiques d'une portée immense. Là sont : Mons-en-Pévèle, Bouvines, Fontenoy. En une heure on est à Denain ou à Lens. Tourcoing vit une de nos premières et éclatantes victoires pendant la Révolution. Lorsque la France perdit la Belgique, la frontière fut tracée sur les territoires mêmes des deux villes, alors simples bourgs. Exposées ainsi aux luttes à venir, ayant

devant elles le cordon des douanes, ces deux humbles chefs-lieux de canton, Roubaix et Tourcoing, paraissaient condamnés à végéter. Et tout à coup ils prennent un accroissement inouï !

Le phénomène est facile à expliquer. Toutes les autres villes, les puissantes, celles qui avaient un nom éclatant dans l'histoire des Flandres, étaient des cités closes : Landrecies et Maubeuge, sur la Sambre ; Cambrai, Bouchain, Valenciennes, Condé, sur l'Escaut ; Arras et Douai, sur la Scarpe ; Lille, sur la Deûle ; Aire et Saint-Venant, sur la Lys, ne pouvaient offrir dans leur étroite ceinture de pierre d'assez vastes espaces à l'industrie, et la zone des servitudes militaires en interdisait les abords. Celles-là mêmes où de grands vides dans l'enceinte auraient permis la création des usines, comme Douai, repoussèrent les hommes entreprenants qui, profitant des houilles voisines et des routes de navigation, voulaient utiliser la population surabondante des Flandres et ses aptitudes industrielles.

Alors les villes ouvertes, où le terrain était à bon marché, où l'on pouvait tailler en plein drap, où l'on n'était pas gêné par les exigences du génie militaire, ont accueilli ces précurseurs de l'activité moderne. Là où se trouvait déjà l'embryon d'industries, celles-ci prirent un accroissement

inattendu. Roubaix avait de tout temps fabriqué des draperies grossières, ses premiers artisans étaient sans doute venus des villes déchues d'Ypres et de Wervicq, dont la richesse fut éclatante. Son voisinage de Lille, déjà grande cité, les voies navigables de la Deûle, de la Lys et de l'Escaut, qui lui amenaient les charbons, la présence dans les campagnes d'une population extrêmement dense à qui l'agriculture ne suffisait pas, furent autant de sources de fortune. Enfin, le chemin de fer de Lille à Gand et la création d'un canal furent les derniers éléments de la prospérité de Roubaix et de Tourcoing.

Le Ferrain et le Pévèle, ces minuscules provinces de l'ancienne Flandre, y ont perdu de leur calme et de leur fraîcheur. Les hautes cheminées d'usines dominant les bouquets d'ormeaux ; les chemins sinueux qui couraient entre de gras pâturages plantés d'énormes poiriers ont fait place aux interminables rues bordées de maisons basses, les ruisselets gais et clairs sont devenus d'infâmes sentines qui transforment les rivières en noirs égouts à ciel ouvert. Il reste bien, çà et là, quelque partie de campagne encore vierge, de petites collines aux pentes molles, ombragées de bois, d'antiques « censes » aux toits de chaume moussu, aux murs peints en bleu,

encore entourées du large fossé plein d'eau qui les préserva des attaques des Hurlus et autres pillards ; mais ces coins de nature flamande, où Téniers se serait plu à évoquer ses rustiques et plantureuses scènes, s'en vont chaque jour. Les villes marchent à la rencontre les unes des autres, les faubourgs s'allongent sur les chemins champêtres et se soudent peu à peu. Déjà, entre le groupe lillois dont la population, si l'on y joint les villages réunis sans interruption par des maisons, atteint plus de 260,000 individus, et le groupe roubaisien, à peine moins peuplé, il ne reste pas 200 mètres de terrain libre, des dernières maisons de Mons-en-Barœul aux premières habitations de Flers. On peut dire que les deux énormes agglomérations, reliées par des tramways à vapeur, des chemins de fer et un canal, n'en forment qu'une, peuplée d'un demi-million d'hommes ; mais chacune des parties de ce puissant organisme conserve une vie propre. Malgré leur voisinage, Lille et Roubaix sont bien distinctes, et le resteront longtemps encore.

Des remparts de Lille — qui ne sont pas les limites de la ville — aux rives de la Marque, dans la commune de Croix, simple faubourg roubaisien, il y a six kilomètres à peine d'une route

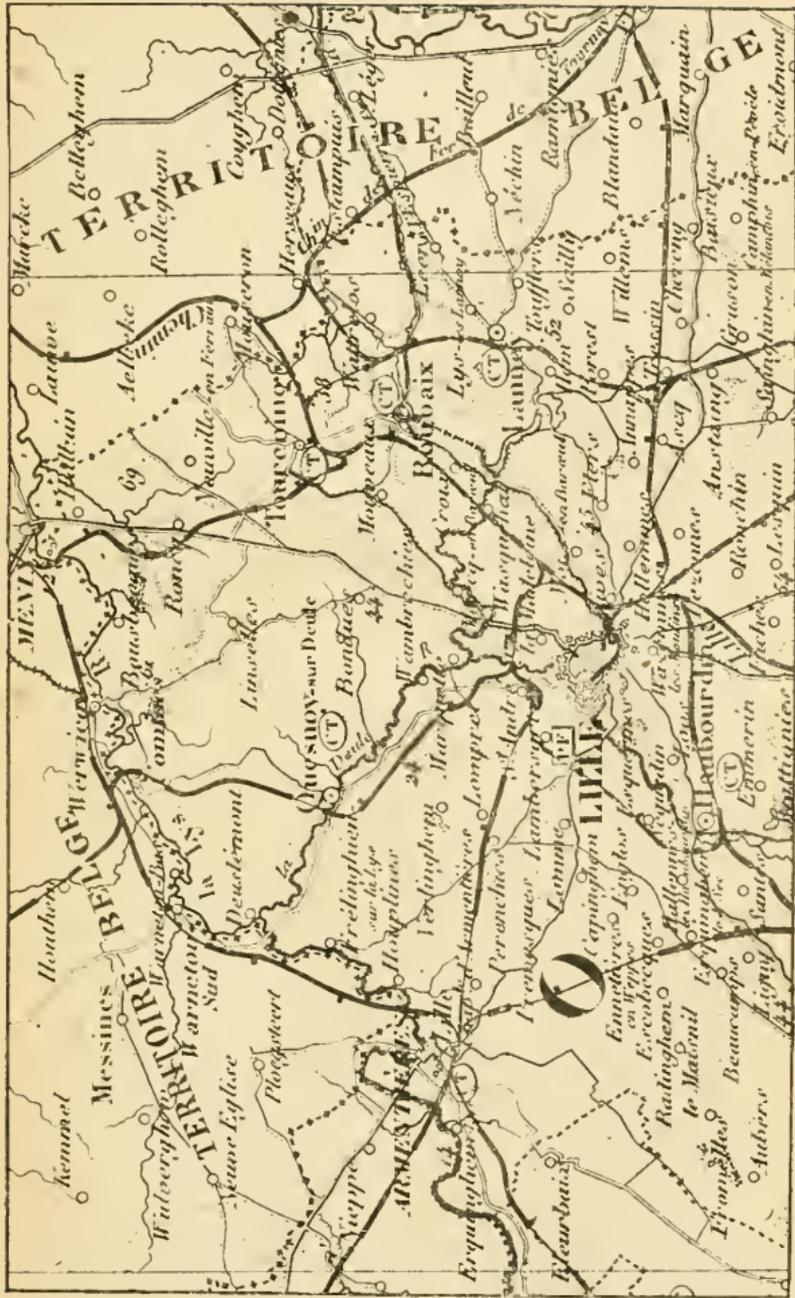
parcourue par un nombre prodigieux de voitures et de « cars »<sup>1</sup> à vapeur. Cette route est un de ces anciens chemins sinueux de la campagne flamande dont je parlais tout à l'heure. On n'a pas adouci les pentes, on n'a point régularisé les contours, les fossés sont restés de nauséabonds égouts où se déversent des eaux ménagères. Les deux puissantes villes n'ont point cherché à s'unir par une de ces voies monumentales qui, partout ailleurs, ont été tracées. Quelle superbe avenue serait celle qui, sur dix kilomètres, aurait relié deux cités de cette grandeur ! Mais on s'en est tenu à cette voie contournée, traversant par de brusques sinuosités le faubourg lillois de Saint-Maurice, les communes populeuses de Mous-en-Barœul, de Flers, de Wasquehal et de Croix. Le chemin de fer en a profité ; par lui se font les relations les plus considérables. De Lille à Roubaix, à Tourcoing et à Mouscron, première ville belge, sorte de faubourg-frontière de Tourcoing, il y a par jour, dans chaque sens, 40 trains de voyageurs longs comme ceux de la banlieue de Paris et tout autant encombrés. Malgré ces contacts incessants, l'existence locale est jalousement à l'écart de celle des voisins. Nous sommes tou-

---

1. On appelle ainsi les tramways dans le Nord.

jours ici dans cette Flandre des communes, où la vie municipale rappelait les républiques urbaines de l'ancienne Grèce, ou plutôt Tyr et la primitive Carthage.

Ce particularisme est si puissant que, même Roubaix et Tourcoing, formant cependant aux yeux du voyageur une seule agglomération, sont restées fort différentes d'aspect et de mœurs. Tourcoing possède un noyau de vieille ville rappelant les antiques cités des Flandres; elle se termine en bourgade rurale dans les campagnes fécondes du Ferrain; Roubaix, au contraire, est entièrement neuve et industrielle, ses interminables rues de briques semblent avoir jailli d'un seul jet. Au point de vue moral et politique, Tourcoing est une cité de sens rassis; de même que le collectivisme y a de faibles racines, les idées ultra-religieuses et royalistes de la haute société roubaisienne n'ont guère d'adhérents chez les fabricants tourquennois. Tourcoing est une ville de républicains de gouvernement, elle semble devoir longtemps encore garder ce caractère. A Roubaix, au contraire, il n'y a guère place pour les idées moyennes, une municipalité catholique a fait place à ce conseil municipal socialiste dont il était question à la Chambre, dans une séance désormais fameuse, prolongée jusqu'au delà de minuit.



Echelle au 1/820,000.

L'explication de ce phénomène est bien simple. Tourcoing, commune déjà populeuse au commencement du siècle, n'a pas eu un accroissement comparable à celui de sa voisine. Ses 10,000 habitants sont 75,000 aujourd'hui, il est vrai, mais les 7,000 ou 8,000 de Roubaix, avec les communes suburbaines de même industrie, sont remplacés par 200,000 individus. Tourcoing a donc gardé un vieux fonds local dont l'influence est prépondérante. Roubaix est une cité sans tradition, où l'élément roubaisien primitif, l'élément patronal de nos jours, est submergé par les immigrants accourus surtout de la Flandre belge et du Hainaut belge, et dont l'influence politique, pour ne pas s'exercer par le bulletin de vote, n'en est pas moins forte et continue.

L'histoire de cette immigration est l'histoire même du Roubaix moderne. Lorsque les petits ateliers de draperie, ateliers familiaux mus à bras, alimentés pour le lavage par les eaux des minces ruisseaux du Sartel et du Trichon, furent remplacés par les grandes usines à vapeur, Roubaix ne put fournir à ses manufactures le nombre de travailleurs nécessaires. Plus d'un, parmi les établissements d'aujourd'hui, emploient un nombre d'ouvriers supérieur à celui que la ville de

Roubaix tout entière aurait pu fournir il y a soixante ans. Alors on dut faire appel aux bras du dehors. Les campagnes populeuses de la région ne pouvant suffire, on s'adressa à la Belgique, inépuisable réservoir d'hommes. Ainsi Roubaix, trouvant la main-d'œuvre en abondance et à bon marché, a pu développer son industrie dans des proportions véritablement inouïes. Ses 125,000 habitants<sup>1</sup>, les 15,000 de Croix, les 25,000 de Watrelos, les 12,000 de Lannoy, de Lys et de Leers, les 6,000 de Mouveaux, une partie des 75,000 de Tourcoing vivent uniquement des ressources fournies par cette transformation de la laine, produisant l'article de Roubaix, c'est-à-dire une variété infinie d'étoffes : pantalons, gilets, paletots, nouveautés pour robes, damassés pour meubles.

Cette prospérité resterait cependant inexplicable, si l'on ne connaissait les traditions industrielles de ce pays. Dès 1469, Roubaix s'efforçait de devenir une cité de manufactures comme ses voisines belges. On a retrouvé une charte de Charles le Téméraire autorisant les « manants et habitants de la ville et paroiche de Roubaix à licitement fabriquer et faire drap de toute laine portant sce

---

1. Ces chiffres sont ceux du Recensement de 1896 ; peut-être faut-il les augmenter tous d'un dixième pour avoir la population exacte.

et fabrique ». Cependant, malgré la ruine de ses rivales, elle végéta longtemps, même les guerres de Louis XIV la firent presque abandonner.

Heureusement, les fabricants roubaisiens avaient des traditions fort vieilles — près de quatre siècles. — Lorsque la vapeur et les machines leur donnèrent la force motrice refusée par leurs faibles ruisseaux, ils purent, grâce autant à leur esprit d'entreprise qu'au voisinage des houillères, monopoliser la fabrication des lainages. Tous les progrès économiques eurent pour effet de surexciter leur action. Si les pays du Nord fournissent peu de laines, les toisons d'Australie et de l'Argentine arrivant à Dunkerque et à Anvers se trouvaient aux portes de la ville ; les chemins de fer firent cesser l'isolement où Roubaix se trouvait, au point de vue des voies navigables ; enfin, un canal spécial, qui a amené ou pris à Roubaix 342,764 tonnes en 1896, diminua encore pour elle la valeur des transports. La mode, le bien-être répandus partout, eurent raison des étoffes qui, pendant tant de siècles, avaient suffi à nos pères ; Roubaix sut se plier à ces lois nouvelles, tandis que les antiques cités de drapiers périclitaient. En quelques années, on vit toutes les familles de l'ancien Roubaix à la tête d'usines florissantes, quelques-unes colossales.

Anciens commerçants, petits fabricants, contre-mâtres, ouvriers même débutant par quelques métiers achetés à crédit, ne tardaient pas à voir s'accroître leurs affaires. Les plus puissantes, les plus anciennes maisons ne comptent pas plus de trois générations de chefs d'industrie.

Veut-on la statistique des usines roubaisiennes ? Il y avait, en 1897, 271 usines dont 129 tissages, 27 filatures de laine peignée ou cardée, 12 filatures de coton, 1 filature de soie, en tout 720,000 broches, 10 peignages faisant marcher 716 peigneuses, 39 teintureries ou ateliers d'impression, 17 apprêteurs, 12 retorderies, etc. Autour de ce monde d'usiniers, 400 grosses maisons de commission, de vente, de produits nécessaires à l'industrie et de matières premières gravitaient. Si l'on ajoute qu'une partie considérable des 150 établissements de Tourcoing, près de la moitié, travaille la laine, on comprendra mieux l'importance du groupe. Encore, les plus vastes usines ne sont-elles pas à Roubaix. A Croix, un atelier de peignage traite plus de 30,000 toisons de moutons par jour<sup>1</sup>.

---

1. La succursale de la banque de France, commune aux deux villes de Roubaix et de Tourcoing, a fait en 1896 un chiffre d'opérations atteignant 360,557,200 fr. Elle est la cinquième par rang d'importance.

La population entière vit donc par l'usine. Le patron, jadis camarade de ses ouvriers, est devenu un personnage dominant de haut les milliers d'individus qu'il fait vivre. C'est le mal réel de Roubaix, celui qui a amené la grande cité à se faire le type de l'organisation socialiste municipale.

---

## II

### LA FORTERESSE DU COLLECTIVISME

Du haut du coteau de Mouscron. — Les Flandres françaises. — Les usines. — Le ruisseau de l'Espierre. — Aspect de Roubaix. — Rues de commerce. — Quartiers ouvriers. — Les palais des patrons. — Le jardin de Barbieux et l'avenue de Paris. — Causes du progrès des idées socialistes. — Le cabaret. — Les étrangers. — Hostilité contre le patronat. — Autour de Roubaix : Watrelos, Lannoy, les eaux de l'Espierre.

Watrelos. Avril.

Pour avoir le panorama de Roubaix, je suis monté sur le mamelon de Mouscron, petite ville belge de la frontière. Là, sur la pente, un moulin à vent offre un des plus beaux observatoires sur la France du Nord. On découvre une immense partie des Flandres, jusqu'aux petites collines, aux formes superbes, des environs de Cassel, de Bailleul et de Poperinghe, au coteau historique de Mons-en-Pévèle, aux plaines illustres de Lens et aux collines du Tournaisis dominant Fontenoy. Les villes se distinguent par douzaines, mais estompées par des brumes rarement dissipées. Au

premier plan, Roubaix, Tourcoing, Watrelos, Croix, apparaissent comme une forêt de hautes cheminées déversant sans cesse un flot de noires fumées.

Au pied du coteau de Mouscron, à un kilomètre à peine, coule l'étroit ruisseau de Barchem entre des saules étêtés, des berges couvertes de champs de betteraves et de prairies entrecoupées de maisons basses, de briqueteries et de rangées d'estaminets. Ce ruisseau, on peut le franchir d'un bond. Cependant il constitue la frontière. Dès qu'on l'a traversé, vers Mont-à-Leux ou la Marlière, commence Roubaix-Tourcoing. D'abord simple rue de village à travers champs, le chemin devient peu à peu faubourg, se borde d'usines, et l'on débouche près d'un quai de canal où stationnent d'énormes gabares à la haute mâture, au pied de grues à vapeur incessamment en action. Nous sommes sur le canal de Roubaix, à la limite des deux communes. Une rue de 1,800 mètres monte vers le centre de Tourcoing, en ligne droite ; elle se prolonge dans Roubaix pendant deux autres kilomètres, dont la moitié tracée au cordeau.

Un car électrique nous offre sa plate-forme. De là, on a de Roubaix une impression que nous retrouverions dans toute autre partie de la ville.



Nous suivons une voie qui, dans la perspective brumeuse, semble sans limite. Les habitations à deux ou trois étages sont de briques, le plus souvent nues, parfois peintes en blanc ou d'un jaune sale. Quelques magasins, des hôtels comme ceux du Crédit Lyonnais et de la Banque de France, des comptoirs, rompent l'uniformité, mais aussitôt recommencent les façades banales et les innombrables devantures d'estaminets. A droite et à gauche s'ouvrent d'autres rues, plus banales encore, où, les pieds nus dans la boue, jouent des enfants aux cheveux d'un blond filasse. Si nous pénétrions dans ces voies d'aspect lugubre, nous trouverions des cloaques infects, rues et ruelles non pavées, « cités » sombres...

Le car roule toujours. Bientôt l'aspect change ; les façades badigeonnées sont plus nombreuses ; parfois une maison de pierre, puis des magasins aux grandes glaces ; nous pénétrons dans la Grande-Rue, artère d'une demi-lieue conduisant à Wattlelos. On la suit un instant pour gagner la grand'place. Ici, de hautes maisons à cinq étages, un hôtel de ville insuffisamment vaste, une belle église ogivale rappellent la grande ville. Une large et belle voie, longue d'un kilomètre, récemment percée et qui se borde de constructions monumentales, conduit à la gare.

Derrière et autour de l'hôtel de ville, des rues étroites et sombres abritent les comptoirs de commission et les fournisseurs des manufactures. Cette partie de Roubaix est un peu trop américaine, mais donne, en somme, une sensation puissante. Les usines n'en sont pas loin ; à cent mètres de ces voies neuves se dressent leurs énormes logis, dont plusieurs ont eu pour modèles les forteresses féodales : il y a des créneaux et des bastions, les cheminées imitent des donjons. La plupart de ces établissements sont d'immenses cubes de briques, hauts de cinq étages, percés de centaines de fenêtres aux vitres dépolies. Tout autour s'étendent les mornes quartiers ouvriers et, près de là, somptueuse, bâtie de pierre blanche de Lorraine, ou de calcaire bleu de Soignies, la demeure du *patron*, entourée d'un beau parc.

Jadis, cette habitation ne se distinguait des autres que par un badigeon éclatant, par des glaces aux fenêtres, des rideaux bien blancs et des fleurs. Les grosses fortunes ont amené le goût des hôtels particuliers. Sur un tracé abandonné du canal, parmi des terres déjà excavées, on créa un jardin public, le jardin de Barbieux, merveille d'architecture paysagiste. Pour y accéder, une large avenue fut tracée, plantée de quatre rangées d'arbres et bordée de deux voies charretières.

Elle fut aussitôt remplie d'hôtels superbes, dont beaucoup sont comparables aux beaux palais parisiens de l'avenue de Friedland et du quartier Monceau. De vastes jardins, des serres, des écuries permirent aux propriétaires de rivaliser de luxe. Cette « avenue de Paris » est la plus somptueuse des grandes voies publiques dans les villes de province. Le mélange de la brique, de la pierre blanche, des calcaires bleus et du marbre y est fort heureux ; les Roubaisiens ont été servis par des architectes de talent.

Mais ce luxe surgit à côté de quartiers sordides, il est étalé par d'anciens ouvriers ou des fils d'ouvriers aux yeux d'ouvriers pauvres, que le socialisme excite contre les patrons. Voici la cause réelle des progrès du socialisme à Roubaix. Celui-ci a trouvé dans l'envie le plus puissant des auxiliaires.

Les chefs d'industrie ne se sont pas rendu compte du sentiment qu'ils faisaient naître. Dans aucune ville la démarcation n'est plus ostensible entre l'employeur et l'employé. Aucun point de contact, aucun effort pour améliorer la situation morale de la population travailleuse.

Le seul lien social entre patrons et ouvriers est dans la célébration des fêtes consacrées par l'usage, c'est-à-dire dans la fermeture des usines à

certaines dates, comme le dernier lundi de septembre, fête des *allumoirs*. Ce jour-là précède le commencement des veillées, le gaz et l'électricité illuminent chaque soir les fabriques où jadis s'allumaient chandelles et quinquets. On donne congé au personnel à partir de midi. Le soir est la fête des enfants; ceux-ci s'en vont par les rues, balançant au bout de ficelles des objets bizarres : casseroles rouillées, pots fêlés, betteraves creusées renfermant de la braise ou de la résine enflammée.

La bande joyeuse va chantant sur un air de mélodie :

Des cafotins  
Pour ouvrir du matin,  
Des allumoirs  
Pour ouvrir du soir.

Pendant ce temps, dans des cabarets, les parents se régalaient d'un ragoût aux saucisses.

La soirée des allumoirs est la seule fête gracieuse de ce pays, où l'on se plaît aux gros bruits de la foire. Les ruelles sales de Roubaix, de Tourcoing et de Croix, parcourues par les bandes d'enfants promenant d'innombrables lumières, faisant partir des feux d'artifices, prennent pour un moment un aspect de féerie. Mais la fête,

comme les autres réjouissances, reste purement populaire, l'élément patronal ne s'y associe guère.

Il n'y a, à Roubaix, aucune de ces œuvres qui rapprochent un instant les différentes classes : cours publics organisés par la bourgeoisie, bibliothèques de quartiers, etc. Aussi le cabaret reste le lot des ouvriers. Il y a, à Roubaix, plus de 2,109 cabarets, un pour moins de 60 habitants ! c'est-à-dire un par 15 hommes ou jeunes gens. Là, dans ces estaminets où l'on sert une bière aigre et des alcools funestes, bat le cœur du prolétariat roubaisien. Et l'on s'étonne que les cabaretiers soient la grande majorité au conseil municipal de Roubaix ! Mais cela est fort naturel : ils ont pris la place qu'on leur abandonnait.

Si l'on ajoute qu'une énorme partie de la population, plus du tiers <sup>1</sup> est belge, ne comprend pas nos sentiments de patriotisme, ne peut participer à nos joies ou à nos tristesses, se désintéresse, en un mot, des choses de France, et que ces étrangers, en contact incessant avec l'ouvrier électeur, sont nourris dans l'horreur du métier militaire ou, les Flamingands, dans l'animosité pour les Français, on comprendra comment le travailleur est descendu au radicalisme, puis au socialisme,

---

1. 47,210 étrangers, presque tous Belges (1898).

et, enfin, au collectivisme des « sans-patrie ». Nul ne lui a tendu la main, nul ne l'a guidé ou conseillé. Le parti libéral, qui aurait pu diriger ce peuple, — qui le dirige avec tant d'éclat à Lyon, par exemple — n'existe pas à Roubaix, où il est de bon ton, dans la « société », de regretter les régimes disparus.

C'est un danger pour cette grande ville, où les qualités de travail, de lutte et d'ingéniosité ont fait de telles merveilles. Ici il faudrait un apôtre, faisant un appel au cœur de ceux qui ont porté si haut le renom de leur ville, en faveur de leurs humbles collaborateurs. Tant que le fossé entre les deux classes demeurera aussi profond, il est à craindre que le socialisme reste le maître et finisse par compromettre la prospérité de cet admirable organisme industriel. C'est là un sujet brûlant que je n'ose aborder avec plus de netteté, mais qu'il faudra reprendre un jour, quand de nouveaux incidents auront montré la profondeur du mal.

La bourgeoisie roubaisienne a un grand rôle à remplir et de grands devoirs aussi. Sa fortune est faite du travail accumulé par ses cent mille ouvriers, femmes ou enfants d'ouvriers.

Ces rues et ces avenues opulentes, ces parcs ombreux, où l'on élève à grands frais les plantes

tropicales, tranchent si brutalement avec les misérables demeures voisines !

— Il est trop tard pour revenir sur ce qui s'est fait, mais on peut encore se faire écouter en condescendant à s'occuper du prolétaire ; on peut lui démontrer que, s'il est pauvre, il le doit au cabaret, aux discoureurs qui lui parlent sans cesse de ses droits et jamais de ses devoirs. L'argent laissé chaque jour en chopes et en verres de genièvre dans les estaminets aurait pu donner aux ouvriers sinon l'hôtel cosu des patrons, au moins la demeure saine, claire et confortable que saurait en faire la ménagère flamande. Si l'enfant n'a pas de culottes, s'il va les pieds nus dans la boue, la tête nue dans la brume, c'est le mastroquet qui a drainé dans son tiroir l'argent du ménage.

Voilà ce que les maîtres d'estaminet, maîtres de la ville de Roubaix, dont la tyrannie et le système d'exploitation du peuple sont évidents, se gardent bien de révéler à leur clientèle. Le grand coupable, à leurs yeux, est le patron qui n'augmente pas les salaires. Ils savent que cette augmentation, si elle n'a pas pour corollaire un relèvement moral, serait non la diminution de la misère, mais un surcroît d'affaires pour l'estaminet.

L'ouvrier honnête le sent confusément ; il se

rend bien compte que l'exploitation d'en bas est plus âpre que celle d'en haut. Le patron gagne de l'argent, mais c'est en faisant travailler ; l'agitateur socialiste est un parasite qui ne donne rien et prend tout. Si l'ouvrier en a conscience, s'il éprouve parfois le besoin de revenir en arrière, aucune main ne se tend vers lui, aucune œuvre de bienfaisance intellectuelle ne lui viendra en aide. Cette inertie est la grosse faute du patronat roubaisien.

Oh ! certes, le grand industriel a ses établissements charitables, il est généreux à sa façon ; mais sa générosité a presque toujours un caractère confessionnel, elle a le tort de se produire par l'intermédiaire de communautés, en échange elle demande des sacrifices d'opinion ou des manifestations religieuses ; elle perd ainsi tout son prix. La bienfaisance laïque, large, tolérante, plus morale que matérielle, en un mot la fraternité, voilà le moyen de s'opposer au progrès des idées révolutionnaires.

La banlieue de Roubaix, je l'ai dit, comprend de nombreuses communes ; partout ailleurs ce seraient de grosses villes. En dehors de Tourcoing, de Croix, de Wasquehal,<sup>1</sup> tout l'étroit territoire

---

1. Voyez chapitres III et V.

compris entre la ville et la frontière belge forme en quelque sorte une partie de l'agglomération. Sur la rive orientale du canal, de longs chemins bordés de maisons courent sur des coteaux. Cela constitue la ville de Watrelos, répartie entre deux des cantons de Roubaix. Ces voies irrégulières s'étendent jusqu'à la frontière même, pendant trois kilomètres. Il y avait là, au dernier recensement, 22,731 habitants. A en juger par la progression constante, le chiffre de 25,000 doit être dépassé.

Vue des hauteurs de Tourcoing ou de Mouscron, la partie centrale de Watrelos, située sur une croupe de terrain, avec son église trapue et ses maisons couvertes de tuiles rouges surgissant de la verdure, offre un aspect assez pittoresque. Mais c'est une ville sans caractère, dont l'antique industrie a émigré à Roubaix. C'est même plutôt un village qu'une ville, le plus grand village de France.

La majeure partie de la population est composée d'ouvriers employés au tissage des laines dans les usines de Roubaix. Près de 3,000 tisseurs à la main travaillent à domicile. Cependant on y trouve quelques industries locales : fabriques de chicorée et d'huile. Nous sommes loin de l'époque où les archiducs qui gouvernaient les Flan-

dres pour la maison d'Autriche, édictaient un règlement pour la fabrication des étoffes de laines à Watrelos.

Bien plus citadine est, au sud, une autre agglomération, qui peut être considérée aussi comme un faubourg de Roubaix, c'est Lannoy, peu peuplée en regard des autres centres de la région même ; faute d'espace pour construire de nouvelles habitations, la population décroît, mais ses 1,929 habitants sont entièrement répartis dans la ville. Lannoy n'a pas de dépendances ; toutes ses maisons sont renfermées dans les limites des anciennes fortifications ; les rues sont régulières et propres, les édifices y ont un cachet plus pittoresque que dans les cités voisines. C'est que Lannoy est une ancienne et illustre ville ; ses seigneurs ont été de très grands personnages ; tel fut Charles de Lannoy, vice-roi de Naples, le vainqueur de Pavie. Au moyen âge, Lannoy partageait avec Roubaix et Tourcoing le monopole de la fabrication des draps sur la rive droite de la Lys. Elle possède encore quelques usines : fabriques de courtes-pointes et de couvertures, filatures de lin, fabriques de toiles et de coutils, et surtout plusieurs fabriques de tissus d'ameublement. Bien que située aux portes de Roubaix, Lannoy dépend plutôt de Tourcoing par son genre d'industrie.

Lannoy, demeurée commune de faible étendue et de médiocre population, possède un faubourg très considérable et fort industriel nommé Lys-lès-Lannoy ; ce vaste quartier de 5,600 habitants sert de trait d'union entre les deux villes, que relie un tramway électrique ; une autre commune, Leers, continue Lys vers la Belgique : elle compte près de 4,000 habitants.

Entre le groupe de Lannoy et Watrelos coule un pauvre ruisseau appelé l'Espierre qui, jusqu'à l'Escaut, prête son vallon au canal. Né près de Nouveaux, l'Espierre passe au-dessous de Tourcoing et, contournant Roubaix, va se mêler au Trichon, autre ruisseau venu du Blanc-Seaue et transformé, dans la traversée de Roubaix, en sentine qui reçoit tous les résidus industriels, notamment les eaux de lavage des laines en suint. On devine ce que devient l'Espierre ainsi grossi, surtout lorsqu'il a reçu le ruisseau de Barchem, cet égout à ciel ouvert, servant de frontière entre la France et la Belgique, où Tourcoing et Mouscron, ville belge, versent leurs eaux sales. Il manque à cette pollution les eaux vannes de Roubaix ; on les déverse dans le canal.

L'Espierre n'est donc qu'un courant d'eaux grasses provenant des usines. Or, ce courant ren-

ferme dix fois plus de matières solides que les eaux d'égout de Londres, cependant célèbres par leur impureté.

On comprend qu'un tel volume d'eaux souillées, joint aux égouts qui se déversent dans le canal par l'Escaut, doit polluer ce fleuve et, de fait, celui-ci est absolument infecté, la vie animale et végétale est impossible sur un long parcours, au grand détriment des communes belges situées sur les bords du fleuve; l'Escaut ne perd ce caractère d'égout que lorsque la marée a gonflé ses eaux, en amont de Gand.

La Belgique proteste sans cesse, menaçant de faire un barrage qui ferait refluer l'immonde Espierre sur les campagnes françaises. Afin de calmer ces justes susceptibilités, on a construit, au-dessous de la ville, près de la ferme de Grimont, en 1889, une usine destinée à purifier les eaux du ruisseau. Des machines envoient le liquide nauséabond dans des bassins de décantation où, mêlé à un lait de chaux, il se dépouille des matières organiques et retourne à l'Espierre — théoriquement plus clair. — Le résidu déposé est une matière grasse, semblable à du savon et dont on ne peut tirer parti. D'ailleurs, les espérances ne se sont pas réalisées. On estimait, il y a dix ans, que le ruisseau débitait 30,000 mètres

cubes d'eau par jour et l'on avait prévu machines et bassins pour en traiter 50,000. Or, tel est le progrès de l'industrie, que le débit atteint actuellement 86,400 mètres ; on prévoit le moment où l'on aura 100,000 !

Aussi, malgré les énormes dépenses de l'usine. l'Espierre reste une sentine innommable, l'Escaut est de plus en plus infecté et les Belges sont furieux. On le serait à moins. On propose donc d'augmenter l'usine de Grimonpont et de mettre les deux tiers de la dépense à la charge de l'État. Cette dépense, dit-on, s'élèverait à 900,000 fr. par an !

C'est pure folie ; les eaux noires de Roubaix, de Tourcoing, de leur banlieue, comme celles de Lille et d'Armentières, qui polluent la Deûle et la Lys, devraient être conduites à la mer, ou, du moins, servir à amender la longue zone de dunes qui, au nord-est et au sud-ouest de Dunkerque, borde le rivage. Le capital à employer n'atteindrait pas les dépenses accumulées depuis 20 ans à Grimonpont, et l'État rentrerait dans ses débours en transformant en culture les sables infertiles.

---

### III

#### TOURCOING ET LE FERRAIN

De Roubaix à Tourcoing. — Séparation idéale. — Tourcoing. — Ancienneté de son industrie. — Son développement. — Statistique tourquennoise. — Le commerce des laines. — L'école industrielle. — Le pays de Ferrain. — Halluin. — La Lys et le rouissage du chanvre. — L'industrie d'Halluin. — Une ville jumelle. — La cité belge de Menin.

Halluin. Avril.

En route pour Tourcoing. Le chemin de fer y conduit de Roubaix en cinq minutes, le trajet est bien plus long par le car électrique, mais plus intéressant aussi : on traverse les deux villes dans leurs parties les plus vivantes et l'on se fait une idée précise de cet énorme organisme industriel.

Par d'interminables rues, bordées de maisons de briques badigeonnées et peintes, aux fenêtres ornées de beaux rideaux, fleuries de coleus, de fuchsias et de bégonias, entourées de plantes vertes, entre les grands établissements : banques, collège, comptoirs, magasins généraux, on atteint, après deux kilomètres de course rapide sur les

rails, le canal limitant à peu près les deux villes. Sans les bureaux d'octroi qui se font face et dont les employés portent des uniformes différents, rien n'indiquerait que l'on a changé de commune. Du pont où l'on traverse le canal, la rue roubaisienne de Tourcoing que l'on vient de parcourir se prolonge encore pendant 1,200 mètres en une longue avenue, mais comme elle est sur le territoire de Tourcoing, elle prend le nom de rue de Roubaix.

Du pont du canal, Tourcoing se présente tout à coup. Par un effet d'optique assez curieux, la ville paraît fort élevée et bâtie en amphithéâtre ; la rue de Roubaix montant une pente presque insensible semble pourtant gravir une colline. Et de fait, comparativement à Roubaix, Tourcoing possède un sol fort inégal. La Grande-Place de Roubaix est à 30 mètres seulement au-dessus de la mer, la partie la plus basse de la ville, à la sortie de l'Espierre, est à 23 mètres, et la Grande-Place de Tourcoing est à 43 mètres, le jardin public à 50. Mais, tout autour, le terrain s'abaisse. Tourcoing couvre ainsi le sommet d'un mamelon de forme arrondie, dont le point culminant est à 20 mètres au-dessus du canal. Pour le pays de Flandre, cette altitude est considérable.

La ligne de faite entre la Lys et l'Escaut passe

à l'angle nord de la Grande-Place et sépare la ville en deux parties égales. Tourcoing gagne, à cette légère intumescence du sol sur laquelle elle s'est établie, de présenter, vue des environs, un aspect assez pittoresque. Toutes proportions gardées, cela rappelle un peu Poitiers. Des abords immédiats on a, chose assez rare ici, de beaux points de vue : une grande partie de la Flandre et du Hainaut belges et de la Flandre française apparaît. L'observateur placé près de la frontière belge, à la bifurcation des chemins de fer de Mouscron et d'Orchies, découvre une chaîne de collines basses, mais riantes, semées de nombreux villages aux maisons couvertes de tuiles rouges, disséminés entre des bouquets de bois et appartenant à la Belgique. Au sud-est on aperçoit très distinctement la pittoresque butte appelée Mont Saint-Hubert ou Mont de la Trinité, qui domine Tournai, et à laquelle son isolement, l'escarpement de ses pentes, son église placée sur un piton dont la hauteur au-dessus de l'Escaut n'est pas moindre de 120 mètres (146 mètres au-dessus de la mer), donnent une véritable majesté. Quand le temps est clair, on distingue nettement la petite chaîne du Mont des Cats, séparant le bassin de l'Escaut des petits bassins particuliers entre lesquels se partagent l'arrondissement de Dunkerque et une

partie de la Flandre occidentale belge. Bien que cette chaîne dépasse en hauteur le Mont de la Trinité, aucune de ses cimes n'a aussi fière mine, mais elle forme un magnifique cadre au panorama.

Si Tourcoing a sur Roubaix l'avantage, peu apprécié d'ailleurs, d'une situation plus pittoresque, la ville est loin d'avoir la régularité de Roubaix. Celle-ci est tout entière une création moderne ; Tourcoing, au contraire, est une cité ancienne, puisque l'un de ses seigneurs est désigné dans l'histoire des Flandres vers 1055. Au XII<sup>e</sup> siècle, ses fabriques étaient déjà fameuses ; à l'époque de la Révolution, elle avait près de 20,000 habitants et son aspect ne différait pas sensiblement de celui d'aujourd'hui. Mais les rues se sont prolongées sur les chemins dirigés vers la Belgique ou la France. Ces chemins, d'un tracé fort irrégulier, donnent au plan de Tourcoing une singulière apparence. On dirait d'un poulpe gigantesque étendant ses tentacules dans toutes les directions et partant d'un centre commun : la Grande-Place. La plupart des anciennes rues sont étroites, bordées de constructions très basses. Cependant des rectifications d'alignement, des percées nouvelles, telle la rue Nationale, ont quelque peu modifié l'aspect de la ville. Peu de cités en France sont aussi bien dotées

au point de vue de l'éclairage. A tous les carrefours ou passages un peu fréquentés sont placés des becs de gaz d'un grand pouvoir éclairant ; sur beaucoup de points — comme à Roubaix d'ailleurs — les candélabres à gaz supportent des horloges.

Tourcoing possède un beau jardin public, un magnifique boulevard la relie aux quartiers est de Roubaix. Elle renferme plusieurs édifices remarquables, notamment ses églises et un bel hôtel de ville du style de la Renaissance, non encore achevé.

La population de Tourcoing atteignait, au dernier recensement (1896), 73,353 habitants, dont 55,705 dans la ville proprement dite, et le reste dans de nombreux faubourgs, longs parfois de plusieurs kilomètres, allant jusqu'à la frontière belge. Un de ces faubourgs, le Blanc-Seau, est en réalité, par sa situation, partie intégrante de Roubaix. Même une partie du territoire belge constitue des faubourgs tourquennois.

Si Tourcoing a beaucoup moins grandi que sa voisine, si sa population a triplé à peine, tandis que celle de Roubaix décuplait, elle ne le cède guère à celle-ci pour l'importance industrielle et commerciale.

Comme à Roubaix, la laine est la base de l'industrie. Dès 1789, on comptait à Tourcoing 1,600 peigneurs à la main, leur industrie fut remplacée par le peignage mécanique à partir de 1854, depuis lors les développements ont été incessants. D'après une note publiée par les *Annales de la Chambre de Commerce*<sup>1</sup> il y avait, en 1897, 12 établissements employant 460 machines peigneuses représentant un capital de 23 millions, occupant 4,800 ouvriers touchant un salaire de 6 millions et demi et produisant 18,500,000 kilogr. de laines peignées.

Cette matière première alimente 27 filatures ayant ensemble 417,000 broches et occupant 4,400 ouvriers, qui, pour un salaire total de 4,800,000 fr. produisent 12,500,000 kilogr. de fils. En outre, 7 filatures de laines cardées possèdent 45,000 broches et 640 ouvriers, dont le salaire atteint 520,000 fr. et la production 1,930,000 kilogr. de fil. A côté de ces usines, 24 retorderies font mouvoir 118,500 broches, occupent 1,420 ouvriers et produisent 4,000,000 de kilogr. de fil par an.

Le coton a une importance moins grande,

---

1. Les renseignements qui vont suivre ont été puisés dans cette notice.

cependant 15 filatures comprennent 420,000 broches à filer et 120,000 à retordre. 4,200 ouvriers y sont occupés et produisent annuellement 12,500,000 kilogr. de fil.

Fils de laine, fils de coton sont transformés en tissus par 4,000 métiers mécaniques et 1,800 métiers à main livrant chaque année à la consommation, 35.000,000 de francs de tissus pure laine ou mélangée pour robes ou confections, satin de Chine, doublures, molletons, etc. ; vingt autres millions représentent la part de la draperie, sans compter 1,500,000 fr. de drap molleton et 2,500,000 fr. de jerseys.

Tourcoing se rattache donc à la fabrique de Roubaix, mais son industrie a une originalité propre par les manufactures de tapis, dont l'accroissement tient du prodige. En 1869, on évaluait la valeur des tapis de Tourcoing à 600,000 fr. Aujourd'hui, les tapis moquettes et les étoffes d'ameublement, dans lesquelles le jute entre pour une grande part, font battre 350 métiers mécaniques et 340 métiers à la main. La valeur des produits dépasse 13 millions<sup>1</sup>.

Tourcoing est donc un des plus grands centres

---

1. Sur l'industrie des tapis, voyez la 17<sup>e</sup> série, chapitre X.

industriels de France, c'est aussi une puissante ville de commerce qui, chaque année, voit arriver pour 130,000,000 de fr. de laines de la Plata, d'Australie et de pays producteurs moins importants. Ses magasins généraux ont des ventes publiques très fréquentées. Dans son historique du commerce de Tourcoing, la Chambre de commerce dit, avec un légitime orgueil : « Il n'est peut-être pas d'exemple, dans les annales commerciales, d'un développement plus considérable et plus rapide que celui que le commerce des laines a pris dans cette cité. » Elle l'attribue à deux causes : la transformation du peignage à la main en peignage mécanique et l'établissement de relations directes avec les pays producteurs.

Tourcoing tient à garder son rang : elle n'a point obtenu de l'État une école industrielle nationale, mais, ce qui vaut mieux, elle a créé un lycée pour l'enseignement secondaire et possède un établissement que l'on pourrait appeler école d'art pratique. Son école industrielle, sous le patronage de la chambre de commerce, a pour but de former des employés, des négociants et des fabricants imbus des idées modernes d'art et de goût, mais non des artistes au sens commun du mot. On y donne surtout un enseignement technique, les élèves complètent leurs connais-

sances en suivant les cours du soir dans les écoles académiques. Fils d'ouvriers et fils de patrons s'y rencontrent et préparent à la fabrique tourquennoise de nouvelles sources de prospérité.

Comme à Roubaix, la plaie de la population ouvrière est le cabaret ; il doit y avoir plus de 1,000 estaminets dans la ville, un par 70 habitants environ. Et cela ne suffit pas encore aux ouvriers tourquennois ; tous les hameaux, faubourgs ou villages belges qui sont aux portes mêmes de Tourcoing sont remplis de débits, où les ouvriers, séduits par le bas prix des consommations et la facilité de rapporter en contrebande un peu de sucre, de café, des allumettes, du tabac, etc., vendus meilleur marché qu'en France, se rendent en foule. Le hameau de Mont-à-Leux, pour citer celui-là seulement, n'a pas d'autre industrie. Et cela, à la barbe de nos douaniers qui surveillent mélancoliquement la rive gauche du ruisseau de Barchem, l'égout nauséabond, à ciel ouvert, qui sépare sur ce point la France de la Belgique.

D'ailleurs on commence à remarquer une transformation dangereuse de l'état d'esprit. Le Tourquennois d'origine était un homme de sens rassis, plein de bon sens, discutant ses intérêts avec calme. Les excitateurs avaient peu de ressources avec lui. Le chômage du 1<sup>er</sup> mai n'a pu

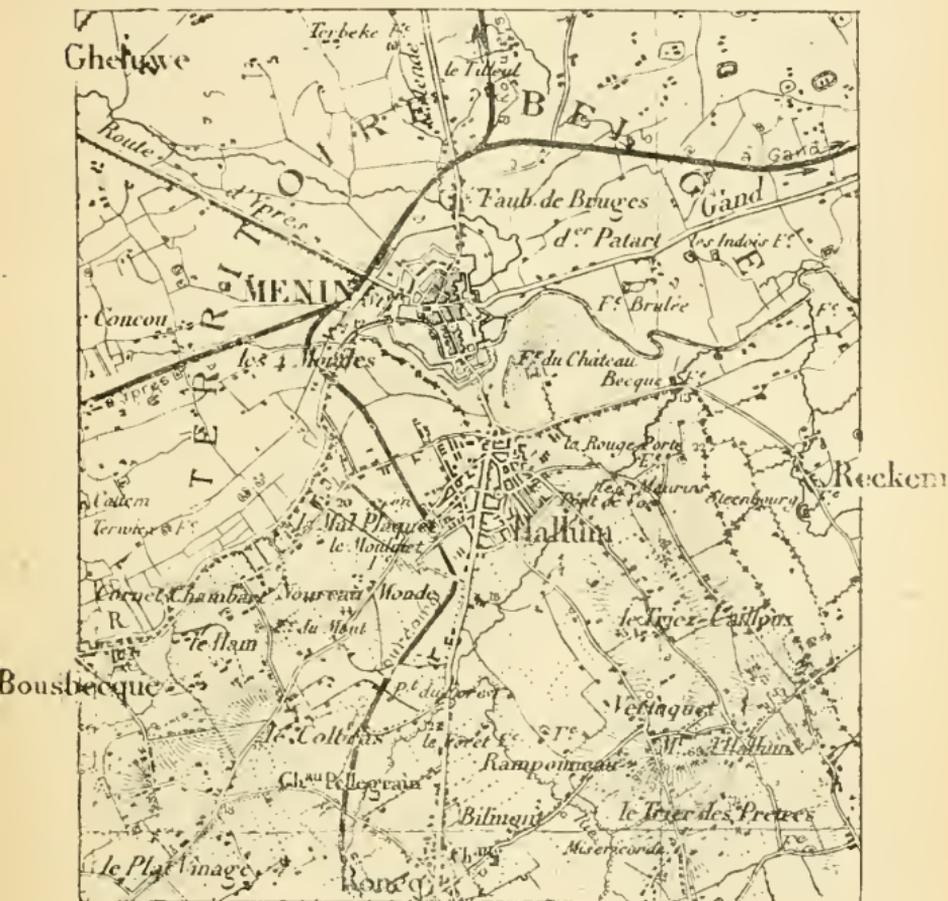
s'implanter ici, les grèves échouent encore. Mais l'accroissement constant de la population a lieu par des éléments venus du dehors et influent sur l'esprit général ; on constate que les rapports entre ouvriers et patrons ont perdu de leur cordialité. Le socialisme agit ici comme sur tant d'autres points. Cependant l'esprit d'économie, toujours vif, se traduisant par de nombreux dépôts à la caisse d'épargne, est un frein au triomphe des idées destructives.

Tourcoing appartient au petit pays appelé le Ferrain, enfermé entre la Marque et la Lys, région verdoyante de grandes prairies encloses d'ormeaux et dont la grosse commune de Neuville-en-Ferrain porte le nom. Neuville est restée un centre rural, mais ses chemins ruraux se bordent de plus en plus de maisons et sont déjà faubourgs de la grande cité voisine. Dans toute cette contrée, d'ailleurs, il n'y a plus de chemins champêtres, ce sont des rues d'estaminets et d'habitations ouvrières, et tous les villages deviennent des groupes industriels<sup>1</sup> tendant à se fondre avec les puissantes cités voisines. Cependant, une ville

---

1. Ces gros bourgs sont : Linselles, 4,634 habitants ; Roncq, 6,726 ; Neuville-en-Ferrain, 4,248 ; Marcq-en-Barœul, 10,392 ; Mouveaux, 5,786.

reste à part de cette attraction et affirme une vitalité propre : c'est Halluin, placée à l'extrême frontière, à l'endroit même où la Lys abandonne



définitivement notre territoire pour aller baigner Courtrai et rejoindre l'Escaut à Gand.

Cette petite ville d'Halluin est aujourd'hui une des plus calmes et des plus ignorées de notre

pays. Dans la plupart des autres régions de la France, une cité de 16,000 habitants jouerait un grand rôle, ce serait un centre vital. Nombre de chefs-lieux de départements sont moins peuplés que cette commune, et elle n'a même pas rang de chef-lieu de canton.

Jadis Halluin avait une importance plus grande, non par sa population, mais par sa qualité de ville frontière placée en face de cette forteresse de Menin, devenue aujourd'hui une humble et calme cité de province belge. Menin fut, en amont de Courtrai, le premier des centres industriels et de cette rangée de forteresses qui donnaient à cette partie du val de Lys son importance économique et stratégique : Wervicq, Comines, Warnéton et Armentières. Halluin était alors une dépendance de Menin ; elle a subi toutes les conséquences des sièges dont la ville belge a été l'objet. Chaque fois que des armées sont venues installer leurs batteries et dessiner leurs parallèles devant Menin, Halluin devait servir de gîte aux troupes assiégeantes, fournir à leurs besoins et subir le contre-coup de la lutte. Les petites collines dominant Halluin offraient d'ailleurs de trop bonnes positions militaires pour ne pas être occupées.

Car Halluin ne s'étend pas dans les plaines flamandes, son territoire est fort accidenté pour la

région du Nord. De petits mamelons l'entourent ; l'un d'eux porte même le nom prétentieux de « Mont d'Halluin », il s'élève à la hauteur, respectable pour ce pays, de 69 mètres.

Ne rions pas trop du mont d'Halluin. De son sommet on découvre un des plus vastes panoramas du Nord. Certes, on n'a pas l'ensemble merveilleux offert par le mont Cassel ou le mont des Cats<sup>1</sup> ; mais, par un beau temps, toute la plaine des Flandres belges, couverte de villages et de hameaux, se déroule sous les yeux de l'observateur ; sur le territoire français, se dessinent les hauteurs de Roncq, de Neuville-en-Ferrain, de Tourcoing.

Rien n'est plus riant que ce petit pays de Ferrain aux pentes douces, aux censes entourées de grands ormes, aux flèches d'église couronnant les mamelons. Au pied des hauteurs, la Lys serpente entre de verdoyantes prairies ; à distance, le ruban argenté de la rivière est ravissant. De près, la Lys, polluée par les eaux de la Deûle, n'est plus, hélas ! qu'une rivière bourbeuse, salie encore à l'automne par le rouissage du lin.

Cette rivière, une des plus considérables du Nord de la France, malgré sa faible largeur de

---

1. Voyez chapitres XI et XII.

30 à 40 mètres, possède en effet une propriété précieuse : ses eaux sont supérieures à toutes autres pour le rouissage du lin. Aussi la plus grande partie de ce textile récolté dans le Nord vient-il dans la partie de la vallée qui s'étend d'Armentières à Courtrai. En outre, de tous les lieux de culture de la contrée, le lin se rend à la Lys. Les moyettes sont empilées tout le long du cours d'eau, sur plus d'un mètre de profondeur ; de grosses pierres les empêchent d'être emportées par le courant. Malheureusement le lin, en rouissant, laisse échapper des matières organiques qui empoisonnent et souillent la rivière. Entre Halluin et Menin, on ne reconnaîtrait plus, dans ce fossé nauséabond, la claire et fraîche rivière du Pas-de-Calais : l'eau est noire ; il s'en dégage pendant la saison des lins une odeur pestilentielle, d'autant plus forte que les biefs sont moins souvent vidés. Jadis on ouvrait à la fois toutes les écluses entre Comines et Courtrai ; on obtenait ainsi des chasses puissantes permettant ensuite de remplir le lit de la Lys avec des eaux plus pures venues d'amont ; aujourd'hui, cette opération ne se fait pas aussi souvent qu'il serait nécessaire.

Halluin doit sa prospérité et sa richesse à ces vertus de la Lys. Cette ville fabrique des toiles

de tous genres, principalement des toiles fines, du linge de table, du coutil, des toiles à matelas, des étoffes pour stores et ameublements. Il y a à Halluin une trentaine de tissages, la plupart très importants, occupant de 3,000 à 4,000 ouvriers et faisant un chiffre considérable d'affaires. Ces usines appartiennent à des maisons de Lille où sont les magasins de vente.

L'industrie linière est la principale d'Halluin, mais il s'y trouve également des fabriques de molletons et de châles tartans, des teintureries de toiles, beaucoup de blanchisseries de fils et de toiles, etc. La ville fait un commerce considérable de lins en moyettes, d'étoupes, etc.

En amont de Menin, la rivière envoie dans les prairies un bras qui est une artificielle défense avancée du Menin de jadis. Ce petit canal sert un instant de limite entre la France et la Belgique ; mais, entre les deux villes mêmes, la route de Reckem à Comines sépare les deux pays, route bordée de maisons formant une rue. Au nord, tous les bâtiments appartiennent à la ville belge de Menin ; au sud, ils font partie de la cité française d'Halluin. Dans chaque commune, les noms des rues sont écrits en flamand et en français ; les soldats de la garnison de Menin fréquentent

beaucoup la ville française, de telle sorte qu'Halluin paraît terre belge. Ce caractère de nationalité double, pour ainsi dire, est le côté pittoresque de Menin-Halluin, comme il est celui de Comines.

A peine a-t-on traversé la chaussée séparant les deux pays, et l'aspect change. En France, de rares estaminets, des magasins peu nombreux ; en Belgique, les estaminets abondent, les marchands de tabac se suivent, les boutiques vendant des produits soumis en France à des droits élevés se pressent. On devine que le sucre et le café belges, bien meilleur marché que les produits français, doivent être achetés de préférence par les habitants d'Halluin, malgré l'incessante surveillance des douaniers.

Menin, comme Condé, comme le Quesnoy, est une ville du siècle passé ; mêmes vieilles, solennelles et tranquilles demeures ; mêmes rues endormies. L'église, l'hôtel de ville, tout cela porte encore le cachet de l'architecture du temps de Vauban. En somme, un ensemble assez pittoresque.

A Halluin, rien de cela. Une longue et large rue, fort animée, sépare la ville en deux parties égales. A droite, sur un mamelon, une église sans caractère, entourée d'un réseau de ruelles

aux maisons basses : à gauche, une large rue droite, bordée de beaux hôtels particuliers, conduisant à la gare.

Malgré son caractère moderne, Halluin n'en est pas moins une des antiques cités des Flandres. Comme Gand, Ypres et Wervicq, Halluin avait des fabriques de drap célèbres, aujourd'hui remplacées par les tissages de lin. Alors, vers la fin du *xiv<sup>e</sup>* siècle, Halluin avait le privilège de pouvoir mettre deux sceaux à ses draps « bons et loyaux ». Alors aussi la bière d'Halluin était célèbre, au delà et en deçà de la Lys.

Depuis, les guerres détruisirent la prospérité et l'histoire d'Halluin se confond avec celle de Menin ; ce n'est plus qu'une série de sièges et de dévastations. Bataille contre les Espagnols par Turenne ; prise de Menin par Louis XIV ; construction d'une autre enceinte et d'une citadelle par Vauban ; reprise de la place par les alliés, nouvelle attaque contre Menin par Louis XV ; enfin, pendant la Révolution, contre-coup des opérations dirigées par nos armées pour chasser les Hollandais, les Anglais et les Autrichiens au delà de la Lys.

Ces désastres ne reviendront plus ; Menin, démantelé, ayant à peine conservé deux ou trois lambeaux de ses murailles, n'a plus son impor-

tance capitale. Halluin, la tête de pont menacée à chaque nouveau siège, a pu se relever, dépasser sa voisine en population, et, grâce à son industrie, se transformer en une importante ville de commerce.

---

## IV

### LE VAL DE LYS

La frontière et la Lys. — Les villes doubles. — Deulémont. — Le confluent de la Deûle. — Warnéton-France et Warné'on-Belgique. — Comines-France et Comines-Belgique. — Wervicq-France et Wervicq-Belgique. — Grandeur et décadence des villes riveraines. — Disparition des grandes cités industrielles du moyen âge.

Warnéton-français, 21 décembre.

La frontière belge, d'Armentières<sup>1</sup> à Menin, est certes la frontière la plus curieuse de France, non que le fleuve qui la délimite ait l'ampleur et la majesté du Rhône et du Rhin, non que les populations aient de grandes dissemblances de mœurs, de langage et de coutumes ; la Lys est un étroit canal et les populations de la Flandre occidentale ressemblent, à s'y méprendre, à nos populations françaises des cantons d'Armentières, Quesnoy-sur-Deûle et Tourcoing. Et c'est justement la conformité de coutumes qui fait de la zone franco-belge un des points les plus curieux de notre

---

1. Sur Armentières, voir pages 160 et suiv.

territoire ; cette similitude existe à tel point, que chaque ville, chaque bourg, chaque hameau d'un rivage correspond, sur le rivage opposé, à un autre centre. On dirait d'un collier dont la Lys serait le lien.

Au delà d'Armentières, tout groupe de population a en face de lui un groupe moins considérable d'autre nationalité ; les centres importants alternent, ils sont tantôt en France, tantôt en Belgique, et cela en s'accroissant incessamment. Les plus petits sont en amont, les plus considérables en aval.

Ainsi Frelinghien, gros village français, a en face de lui le Touquet, mince hameau belge ; puis Warnéton, petite ville belge, est en face de Warnéton, village français ; Comines, ville française, fait vis-à-vis à Comines, grande bourgade flamande ; la ville belge, plus considérable, de Wervicq, regarde Wervicq français, longue et étroite rue ; enfin Halluin, la dernière cité française du rivage, est plus peuplée que Menin, sa voisine de Belgique.

Il y a là comme un rythme mystérieux voulant que villes et faubourgs soient alternativement français et belges et s'accroissent à mesure même que s'enflent les eaux de la Lys.

Ce phénomène est facile à reconnaître sur la carte, mais on s'en rend bien mieux compte encore si l'on veut pédestrement explorer le val, d'Armentières à Menin. Pour voir les villes, il faut alors incessamment traverser le fleuve et décrire ainsi à travers la campagne de nombreuses sinuosités.

Par un temps sec comme il en fait trop rarement dans le Nord, quand le macadam des routes durcies par la gelée sonne sous le talon, quand le givre étincelle aux obliques rayons d'un rare et pâle soleil, la promenade est du reste adorable ; ce coin de terre, inconnu des touristes, est d'une gracieuse beauté, il est couvert de collines à la pente insensible, coupées de ravins largement évasés où courent des ruisseaux à demi cachés sous la glace et les roseaux ; de temps à autre la colline se redresse en mamelons, se hérissé même en falaises, des villes dévalent en pente jusqu'à la Lys ; des églises à la flèche élancée, des pans de muraille les dominant...

Certes le val de Lys n'est pas la Suisse, ce n'est même pas la campagne des environs de Paris, où les collines de la Bièvre et de l'Yvette ont de faux airs de montagnes, mais, pour les

habitants des plates et monotones campagnes de Lille, d'Orchies et de Douai, c'est comme une révélation.

D'Armentières à Deulémont, la plaine continue, la Lys coule claire encore au sein de prairies et de grasses campagnes, son ruban étroit séparant la France de la Belgique. A Deulémont débouche un canal empesté, noir comme de l'encre, avec des surfaces irisées. C'est la Deûle : elle achève ici ses vingt-deux lieues de cours. Rien d'héroïque dans la naissance et la fin de la calme rivière, pas de grands monts déserts à sa source, pas de grands sites sur ses rives, elle se jette dans une rivière à peine plus grande qu'elle.

L'embouchure de la Deûle ne peut en rien se comparer aux grands confluent des autres bassins de la France ; il y a loin du site de Deulémont à ce Bec d'Ambez où la Garonne et la Dordogne confondent leurs flots, deux mers ; loin aussi la jonction du Rhône impétueux et de la Saône tranquille, au pied des collines lyonnaises ; et cependant on ne contemple pas sans un certain sentiment de curiosité ces deux cours d'eau qui viennent se heurter au « Bout du monde » et finissent par se diriger ensemble vers les vieilles cités de Gand et d'Anvers.

La Lys encore limpide, malgré les eaux des

populeuses villes de fabrique qu'elle a traversées, roule lentement dans un lit qu'elle emplit et qui a conservé ses sinuosités naturelles ; elle semble apporter avec elle une impression de calme et de tranquillité champêtres ; mollement étalée dans sa corbeille de prairies et de terres profondes, elle est encore, malgré les lourdes gabarres qui suivent ou remontent le courant, le tranquille et clair fleuve de l'Artois.

La Deûle fait avec la Lys un parfait contraste : maintenue entre des berges rectilignes, écumante encore de son passage aux écluses, elle roule épaisse et noire, couverte de débris et de bulles de gaz montant des vases remuées par le courant. On devine qu'elle a traversé une grande ville, que des égouts et des ruisseaux nauséabonds sont venus la rejoindre.

Malgré le profond silence et la solitude absolue de ce coin de paysage, on soupçonne non loin de là des usines fumantes, des faubourgs où la population vit à l'étroit, toutes les pompes et toutes les misères d'une vaste cité.

Proportions gardées, la Deûle, au-dessous de Lille, ressemble à la Seine à Saint-Ouen.

A peine la Lys a-t-elle reçu la Deûle, elle est transformée. Selon la saison, elle va du noir le

plus épais aux gris les plus intenses, c'en est fait de sa transparence ; le rouissage du lin achèvera d'en faire une sentine.

De Deulémont à Warnéton, la route court par les prairies sur la rive droite de la Lys. Le Warnéton français (Bas et Sud) n'est pas un village ; il forme deux communes sur un vaste territoire où les fermes sont fort espacées ; il n'y a là ni écoles, ni église.

La Lys décrit un vaste méandre dont le Warnéton belge occupe le centre, la petite ville s'élève en amphithéâtre sur un étroit ressaut de terrain ; une vaste place servant de port borde la rivière ; une large rue, la route d'Ypres, gravit la côte et redescend vers un petit vallon parcouru par le mince filet d'eau du ruisseau de la Douve. Les trois ou quatre rues de Warnéton se coupent à angle droit ; quelques maisons ont conservé des traces de la belle époque flamande, mais on voit que la guerre, le feu et les autres fléaux du bon vieux temps sont passés par là. Warnéton fut jadis une cité forte, sans cesse assiégée par les armées.

Warnéton est aujourd'hui ignorée, nul ne connaît cette ville qui vit tant de batailles, devant laquelle Rantzau, ce glorieux mutilé qui « n'avait

plus d'entier que le cœur », reçut le bâton de maréchal de France ; mais près de là une autre cité flamande, Comines, a échappé à l'oubli, grâce au grand écrivain et homme d'État qui en prit le nom.

Ici, en effet, naquit le célèbre historien du siècle de Louis XI. Au bord de la rivière, à l'entrée de Comines, par la route de Wervicq, se dresse un amas informe de briques rouges, réunies par un mortier solide comme du ciment. C'est l'unique débris du château où vint au monde, en 1445, Philippe de La Clytte, seigneur de Comines.

Rien n'est plus mélancolique. Un reste d'arcade sert d'abri à une bande de poules et de pigeons ; des meurtrières aux arêtes rongées mettent une tache sombre sur la ruine ; et l'on songe involontairement à l'orbite vide d'une tête de mort qui vous regarderait dans l'ombre. Au sommet quelques arbustes rabougris, semblables à des panaches, s'inclinent sous les vents âpres de la vallée. Il serait temps de sauver ce qui reste du vieux donjon ; l'heure n'est pas loin où tout aura disparu de ces précieux vestiges.

Les ruines sont dans la cour d'une blanchisserie de fils de lin. Comines est une sorte de succursale de l'industrie qui a fait la fortune

d'Armentières et de Lille ; elle dépend d'elles pour les rapports commerciaux.

La ville se divise en deux parties : sur la rive droite de la Lys est la ville française, peuplée de 7,527 habitants ; sur la rive gauche, la ville belge en a plus de 5,000. Comines-France dépend du canton de Quesnoy-sur-Deûle, Comines-Belge appartient au canton de Wervicq et à l'arrondissement d'Ypres, dans la Flandre occidentale.

La partie belge est un long faubourg, fort animé, rempli de magasins, où la population française, attirée par le bas prix des denrées, vient faire ses achats. Comines-France est véritablement une ville ; elle a quelques belles rues, son avenue de la gare commence à se border de maisons. Mais un seul édifice mérite un instant l'attention : c'est un pittoresque beffroi, rappelant les coupoles byzantines des cités russes et remontant au xiv<sup>e</sup> siècle.

La ville, fort propre, est assez maussade d'aspect ; il n'y a guère d'animation dans ses rues longues et larges. La Lys et ses ponts sont le centre de l'activité. Par là, en effet, se font toutes les relations entre les deux contrées.

Comines était jadis la capitale du petit pays de Ferrain. Jusqu'à la Révolution, sa vie fut surtout féodale. Les sièges et les incendies dont elle a été



victime ne se comptent plus. Mais elle participa cependant à l'énorme mouvement industriel des Flandres. Au *xiv<sup>e</sup>* siècle, elle possédait de si nombreuses manufactures de draps, velours, damas, rubans et autres étoffes, que des *keuren* ou statuts marchands furent établis, comme à Ypres. Son importance était telle, que rois, comtes de Flandres et seigneurs de Comines se plurent à lui accorder des franchises. Aussi était-elle beaucoup plus peuplée et étendue. Comme Ypres, Bruges, Wervicq, elle a perdu tout ce qui la rendait autrefois considérable parmi les cités des Flandres.

Mais, depuis quelques années, Comines reprend une certaine importance. La création du chemin de fer de Lille l'a fait sortir de son isolement. Si elle n'est pas encore un objet d'excursion pour les habitants de la grande cité voisine, si elle est peu connue en dehors de sa banlieue, son rôle dans l'activité manufacturière du Nord est assez considérable. Il lui est resté de ses traditions la fabrication de lainages, de linge de table, de rubans, etc. ; par là elle sert de lien entre Armentières et Roubaix.

Ce rôle industriel des deux Comines et de leurs voisines les deux Wervicq est bien mince auprès de la splendeur de jadis. Il y a six cents ans, en

1282, 2,600 fabriques brûlaient à la fois dans une seule de ces villes des bords de la Lys ; deux siècles plus tard, en 1460, 2,000 maisons flambaient dans la même cité. Ces catastrophes effrayantes avaient pour théâtre Wervicq.

Wervicq, qui pouvait éprouver de tels sinistres et rester cependant encore une commune puissante, devait avoir au moins 100,000 habitants, comme Ypres, Gand ou Bruges. Aujourd'hui, une bourgade de 2,311 habitants sur la rive droite de la Lys, dans le canton de Quesnoy-sur-Deûle, et une petite ville de 7,739 âmes, chef-lieu d'un canton belge, au total 10,000 âmes, voilà ce qui reste d'une des plus grandes cités industrielles du monde. La ville belge fabrique le tabac le plus renommé des Flandres, la ville française possède quelques fabriques : blanchisserie de toiles et de fils, retorderies de fil, deux teillages mécaniques de lin. Près de là, à Bousbecque, sont d'autres teillages mécaniques de lin et une papeterie.

De toutes les cités mortes des Flandres, la plus morte est Wervicq. Si Ypres est déchue, elle a conservé ses halles admirables, ses églises, ses vieilles maisons ; Bruges, merveilleuse encore malgré son abandon, attire chaque jour les touristes ; Wervicq n'a plus rien.

C'est pourtant une des plus anciennes villes

de Flandre. Elle existait déjà sous les Romains sous le nom de *Virovinium*. A travers les âges, elle conserva les vieux privilèges des villes romaines. Divisée en neuf quartiers, chacun de ceux-ci avait son autonomie complète dans les affaires civiles et criminelles. Jamais les comtes n'intervinrent, sinon pour confirmer ces privilèges, comme, en 1441, pour accorder des *keuren*.

L'importance de Wervicq était due à sa situation stratégique et commerciale. La Lys, aujourd'hui bordée de chemins de halage et contenue entre des levées, coulait, large et profonde, dans une vallée où ses eaux s'épandirent entre deux lignes de prairies mouillées ; le passage en était donc difficile. Les Romains avaient choisi ce point pour faire franchir la Lys à la grande voie qui reliait Tournai à Cassel. Le pont devint le centre d'un mouvement considérable, une bourgade se forma en ce lieu de passage obligé. On dit que de grands monuments y furent élevés. La belle église Saint-Martin, un des plus purs morceaux du style ogival rayonnant, serait construite sur les substructions d'un vaste temple de Mars.

Wervicq, florissante comme ville industrielle dès les premières années du moyen âge, le devint surtout quand, après 1283, les faubourgs d'Ypres ayant été détruits par les Anglais et les Gantois,

les ouvriers en drap de la riche cité vinrent s'établirent au bord de la Lys. A ce moment, son importance atteignit, si elle ne la dépassa, celle de Gand elle-même.

Mais, peu après, Wervicq éprouva le sort de ses rivales ; la jalousie des voisins, sans doute aussi les vices d'une administration oligarchique, la firent rapidement périlcliter. Quand eut lieu le grand incendie de 1640, la cité des fabriques de drap et des teintureries était déjà en décadence. Ce dernier coup, le pillage par les Gueux, de nombreuses occupations militaires pendant les guerres du dernier siècle, déterminèrent la disparition d'une des plus grandes et des plus riches villes du Nord. La bourgade belge et son faubourg français, longue et étroite rue bordée d'estaminets, ne rappellent guère les glorieuses années pendant lesquelles une population énorme se pressait ici.

Wervicq est donc aujourd'hui un souvenir, mais il est intéressant de montrer ce que furent les grandes agglomérations travailleuses des Flandres au moyen âge et comment se prépara leur déchéance.

Ces villes mortes auraient cependant pu prendre part à l'immense développement industriel de ce

siècle ; volontairement elles se sont tenues à l'écart. Sauf Gand, qui a dû à Liévin Bauwens le travail du coton ; sauf Courtrai, que le tissage du lin enrichit, toutes sont tombées au rang de petites villes. Ypres, Bruges, Hondschoote, Wervicq auraient dû recouvrer une belle place dans le monde, elles se sont volontairement abstenues. Hazebrouck n'a pas su tirer parti des moyens d'action que lui donne son beau réseau de voies ferrées. Ailleurs on s'est garé (si le mot peut s'appliquer en pareil cas) avec soin de l'invention nouvelle. Merville devait être le point de passage du chemin de fer de Lille à Calais, la population s'opposa de toutes ses forces aux travaux projetés. Armentières fut choisie et, en quarante ans, elle était devenue florissante.

On ne parcourt pas sans un sentiment mélancolique ces contrées aujourd'hui déshéritées. Certes la population y est dense, l'agriculture y atteint un degré inouï de prospérité ; la Lys coule toujours au pied des riants coteaux du pays de Ferrain, et porte de nombreux convois de chaulands ; mais les grandes agglomérations ont disparu. Sans le lin et le tabac, de qualité tout à fait supérieure, il n'y aurait peut-être que de tout petits villages sur les deux rives du fleuve. Pourtant, grâce à la Lys et à ses remarquables pro-

priétés pour le rouissage, l'industrie et la culture du lin se sont perpétuées dans la vallée.

Si la Belgique avait continué à faire partie de la France, peut-être toutes ces villes doubles auraient aujourd'hui, au point de vue industriel, une importance plus considérable et les aurions-nous vues reprendre leur splendeur passée. Mais la barrière des douanes a été un obstacle au progrès, la décadence est peut-être irrémédiable ; le courant s'est porté ailleurs ; les deux groupes de Lille-Armentières et de Roubaix-Tourcoing ont accaparé toute l'activité. D'ailleurs, même aux jours de leur plus grande splendeur, les cités de la Flandre flamingante n'ont jamais atteint le degré d'activité et de richesse présenté aujourd'hui par les grandes ruches françaises qui les avoisinent.

---

## V

### LE VIEUX LILLE

Les entrées de Lille. — Par le chemin de fer. — De Roubaix à Lille. — Banlieues de villes industrielles. — Croix. — Wasquehal, Mons-en-Barœul. — Fives et Saint-Maurice. — Les remparts. — Vieux quartiers lillois. — La grande place. — Saint-Sauveur.

Lille. Décembre.

L'arrivée à Lille par le chemin de fer montre une ville semblable à la plupart des autres grandes cités de province : même place de la Gare, entourée d'hôtels meublés, même rue de la Gare — ici rue Faidherbe — aux maisons à cinq étages, mais cette rue est courte, barrée à l'extrémité par la façade du théâtre, édifice planté de guingois ; le pavé inégal est noir, des rails de tramway le sillonnent, un réseau de fils téléphoniques et de câbles de la lumière électrique se dessine sur un ciel presque toujours gris.

L'immuable décor des abords d'une grande gare de province, ici étriqué, donnerait une fausse idée de la capitale flamande à qui se bornerait,

entre deux trains, à la flânerie sur les trottoirs. Plus qu'ailleurs, le contraste est absolu entre ce pastiche de Paris et l'aspect général de la cité.

Aujourd'hui, je ne suis point venu à Lille par le chemin de fer, j'ai pris place, à Roubaix, dans le car à vapeur qui suit la gigantesque et étroite avenue de populeux faubourgs, sans cesse élargis, irrégulièrement jetée entre les deux énormes agglomérations, germe puissant déjà qui fera de toute la contrée, de la frontière belge aux confins de l'Artois, une seule mer de constructions ; cité prodigieuse peuplée peut-être d'un million d'âmes, si l'accroissement continue en proportions semblables à celles d'aujourd'hui.

A travers Roubaix, les wagons du tramway, remorqués par une locomotive sans foyer, à réservoir de vapeur, courent entre les habitations de briques peintes à l'huile, de couleur tendre, présentant sans cesse les mêmes façades banales, les mêmes fenêtres à grande glace, ornées de luxueux stores de dentelles et, sur l'appui, de plantes vertes ou fleuries.

Ancienne route devenue rue citadine, la voie est irrégulière, mais de chaque côté s'ouvrent de longues artères rectilignes, maisons ouvrières de briques nues à droite, maisons bourgeoises élégantes à gauche, car on avoisine ici l'avenue de

Paris et le parc de Barbieux. En face d'une avenue plantée d'arbres conduisant au parc, est un bureau d'octroi, mais la rue se prolonge encore. L'octroi indique la fin de Roubaix. Ici commence Croix.

Jadis simple village sur la grande route, Croix est devenue une sorte de ville, par ses rues régulières tracées entre la route et le chemin de fer et bientôt bordées de constructions pour le logement d'une population ouvrière de plus en plus nombreuse. Le hameau est maintenant une commune de 15,000 habitants, dont la majeure partie vivent des salaires répandus par la puissante usine Holden, qui emploie 1,800 ouvriers, lave et peigne par année de 10 à 13 millions de toisons de moutons. La production totale de la laine peignée a dépassé 18 millions de kilogr. en 1897, elle peut atteindre plus de 26 millions. L'établissement est outillé pour peigner par jour 500 balles de 175 kilogr. Les créateurs de cette usine, d'origine anglaise, ont d'autres établissements considérables à Reims. Les bâtiments, à Croix, couvrent 500 mètres de longueur sur 300 de largeur, l'installation est complétée par un port spécial sur la Marcq canalisée, un embranchement relié à la ligne du Nord et de vastes entrepôts près de la gare.

A côté de l'usine Holden, sur les bords de la Marcq, d'autres usines sont nées. Près d'une vaste raffinerie de pétrole sont les grands bâtiments d'une fabrique de produits chimiques fournissant aux teintureries de Roubaix et de Lille des carmins, des sulfates d'indigo, du carbonate et du sulfate de potasse, de la potasse caustique, de l'orseille en herbes et de l'extrait d'orseille.

Peu de monuments ici ; celui dont les habitants sont le plus fiers est la grande cheminée de l'usine Holden, qu'ils disent la plus haute du monde, bien que Rive-de-Gier, Lyon et Glasgow aient des tourelles industrielles plus élevées. A côté des quartiers ouvriers, au bord de la Marcq, est un quartier charmant par sa physionomie anglaise, grâce au nombre assez considérable de compatriotes que M. Holden a attirés à Croix. Il y a même un pasteur anglican pour le service du culte.

Au delà de Croix se prolonge la rue, mais elle dépend d'une autre commune, livrée à l'industrie par ses distilleries, ses blanchisseries, ses teintureries, dont les eaux font de la Marcq et du canal des ruisseaux d'encre, restée toutefois en grande partie agricole, où les céréales, les betteraves, les fourrages artificiels, la grande culture maraîchère sont d'une opulence rare, même en Flandre,

grâce aux engrais fournis par une population citadine énorme. C'est Wasquehal, peuplé de 5,000 habitants et confinant à Flers, qui en a plus de 4,000.

Un instant, pendant un kilomètre à peine, on découvre la campagne grasse et fertile, avec ses fermes entourées d'ormeaux et ses chemins pavés. Avant dix ans la rue aura gagné ces coins découverts. Partout s'édifient des maisons, l'argile est transformée sur place en briques crues, qui sont empilées entre des couches de houille. La masse carrée, large de plus de 10 mètres sur chaque face, est enduite de glaise ; on allume au-dessous et le cube se transforme en un foyer où les briques cuisent à la façon du charbon dans les forêts. Quand la houille est brûlée, la brique est achevée ; d'un rouge sombre, vitrifiée parfois, assez irrégulière. Elle est aussitôt utilisée aux alentours pour la construction. C'est ce qu'on appelle la *brique flamande*. A voir naître ainsi des rues entières, près des briqueteries en plein vent, on peut employer sans exagération l'image classique : les maisons sortent du sol.

Un des forts de Lille, par les servitudes qu'il impose, empêche la marée des constructions de couvrir en entier le *mont* ou *mons* de Mons-en-Barœul ; ce ren'lement du sol conserve ainsi une

certaine solitude. Mais aussitôt finie la zone militaire, la rue recommence, formant une commune de près de 4,000 habitants, limitée par le chemin de fer de Lille à Calais.

Et maintenant voici les faubourgs de Lille, deux énormes faubourgs, peuplés peut-être de 50,000 âmes : Saint-Maurice, quartier de petite bourgeoisie et d'employés, Fives, rempli d'ouvriers qui travaillent dans de gigantesques usines : filature, tissage, ateliers des chemins de fer, métallurgie. Saint-Maurice, avec ses maisons propres, ses parcs, ses jardinets, est parfois coquet. Fives a des rues populeuses et sales, se prolongeant à l'est par une ville ouvrière de 7,000 habitants, la commune d'Hellemmes.

Saint-Maurice et Fives sont en dehors de l'enceinte fortifiée. De ce côté, la ceinture de Vauban est restée intacte. Une large contrescarpe gazonnée, plantée d'une avenue d'ormeaux, sur laquelle court un chemin servant de promenade, précède le fossé profond qui borde les courtines, les saillants, les rentrants, les demi-lunes. Œuvre colossale à laquelle le temps, par sa patine et par la végétation arbustive, a donné une pittoresque majesté.

On a respecté cette partie des remparts. Même

les portes incommodes et étroites, entraves incessantes à une circulation active, sont restées ce qu'elles furent autrefois. La porte de Roubaix est antérieure à Vauban. Elle fait accéder à une rue sans caractère, de médiocre largeur, que le car remplit parfois avant de trouver une issue plus large vers le théâtre et la Grande-Place, cœur vivant de la ville, jadis placée au centre de l'organisme, mais fort excentrique depuis l'annexion des communes suburbaines d'Esquermes, de Wazemmes et de Moulins.

Cette annexion a triplé l'étendue de Lille et nécessité d'immenses travaux de vicinalité, qui ont fait naître une cité américaine à côté de la vieille cité flamande et espagnole. Le contraste est grand entre l'antique Lille, aux rues tortueuses, aux maisons de brique et de craie, ornées de sculptures curieuses, et les voies interminables, trop larges pour les constructions basses de brique rouge, qui se coupent à angle droit.

Déjà Vauban, après la conquête, avait fondé un nouveau Lille vers le nord, en traçant un quartier dont la rue Royale était la principale artère, et auquel les architectes avaient su donner un caractère de majesté tranquille. Les architectes modernes n'ont pas su imiter leurs précurseurs : sauf le grand boulevard de la Liberté, tracé dans

l'axe même du front sud des remparts détruits, et quelques rues voisines, toutes ces artères sont d'une désespérante banalité.

La Grande-Place se relie aux nouveaux quartiers par la voie la plus fréquentée de Lille, la rue Nationale, longue de 1,600 mètres, qui serait superbe, si l'on avait apporté aux constructions le soin et la régularité qui présidèrent à l'ouverture de la rue Faidherbe. Mais les maisons sont banales et étroites, si les magasins sont parfois luxueux.

La Grande-Place a conservé en partie son aspect d'autrefois. En faisant abstraction d'une rangée de hautes bâtisses modernes, bordant un des côtés, on a un décor charmant d'édifices des xvi<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles, dont le plus remarquable est la Bourse, quadrilatère formé de vingt-quatre maisons particulières, composant un ensemble imposant et original, malheureusement défiguré par les boutiques qui ont plaqué des devantures sur les arcades primitives. Ces maisons entourent une cour intérieure en forme de cloître où se tient la Bourse, et dont une statue colossale de Napoléon, protecteur de l'industrie, occupe le centre.

Un autre monument, la Grand'Garde, orne une des façades : c'est un corps de garde dans le

goût du grand siècle, élevé sur un perron percé d'une porte conduisant dans un marché couvert. Près de là, une rue mène à la lourde masse classique et renfrognée, enfouie entre des constructions sombres, qui est l'hôtel de ville. Ce cube de pierre et de briques est peu digne de cette Flandre où la vie municipale a fait fleurir tant d'exquises ou grandioses maisons-communes et élancer tant de beffrois.

Le principal ornement de la Grande-Place est la *Déesse*. Les Lillois nomment ainsi la statue symbolisant leur ville, debout, une mèche allumée, au sommet d'une colonne cannelée. Le geste est beau, mais la colonne est lourde et sans grâce. Son architecte est celui qui a perpétré l'hôtel de ville, M. Benvignat. La Déesse est l'objet d'un culte de la part des Lillois, les cortèges populaires la saluent, les conscrits viennent lui présenter leur drapeau. Un des nombreux estaminets de la place lui est dédié.

La Grande-Place, l'*Grand' Plache*, comme l'on dit dans le patois de Lille, est le centre du mouvement, la plupart des tramways s'y croisent, une station de voitures de place la borde, les marchés aux fleurs, si beaux dans le Nord, en font parfois un parterre merveilleux ; le mercredi, les cultivateurs et les marchands de grains

l'envahissent par une bourse en plein vent. La rue des Manneliers lui amène les voyageurs venant de la rue de la Gare; par la rue Esquermoise débouchent les promeneurs qui sont allés admirer ses magasins; la rue Nationale lui conduit le flot des habitants de la ville neuve. L'*Grand' Plache* est plus que jamais le centre vital de la grande cité. Le soir, ses cafés s'illuminent quand les quartiers voisins s'endorment, et les marchands de pommes de terres frites, roulant leur marmite, l'emplissent du parfum âcre de la graisse bouillante.

La rue Nationale, avec ses lignes rigides de hautes maisons banales, dans lesquelles on pénètre par ces corridors d'une extrême étroitesse, si communs à Lille, ne retient pas longtemps l'attention : sauf un jardin admirablement entretenu, le square Jussieu, aux fraîches pelouses, orné d'une rivière dérivée de la Deule nauséabonde, rien n'y séduit le promeneur. Les quartiers avoisinants ont les mêmes demeures modernes. Cependant, derrière la lourde bâtisse de l'hôtel de ville, il reste une partie d'un édifice plus ancien, le palais de Rihour, séjour des anciens souverains des Flandres, où l'art gracieux de la Renaissance s'était déployé. On eût fait un monument superbe en adoptant le style du vieux palais, au lieu de

cette froide évocation de l'art grec sous un ciel brumeux.

Entre l'hôtel de ville, la gare et le front est des fortifications, le vieux Lille s'est heureusement conservé. Nombre de maisons, dans la rue de Paris, sont ornées de sculptures ou de moulures qui leur donnent beaucoup de caractère, malgré l'empâtement des badigeons successifs. De grandes bâtisses industrielles, de brique rouge et de fer peint en gris, avec, parfois, un cordon de pierre blanche, ont sur bien des points remplacé les demeures d'autrefois; même une rue neuve, la rue du Sec-Arembault, détonne par ses façades blanches. Ce quartier est celui des fabricants de toiles et des marchands de lin. De lourds camions, énormes, bas sur roues, chargés de ballots de tissus, d'étoupes ou de fil, ébranlent sans cesse le pavé boueux et noir.

Ici est l'église principale de Lille, Saint-Maurice, à laquelle les restaurations ont cependant laissé la beauté de ses nefs gothiques. Elle confine au quartier Saint-Sauveur, un des plus populeux de Lille, celui où s'est le mieux conservé le dialecte local. L'église Saint-Sauveur, qui avait beaucoup souffert du bombardement, vient d'être à nouveau ruinée par un incendie.

La vieille ville finissait ici; Vauban, en recons-

truisant l'enceinte, avait renforcé cette partie par un fort encore debout et occupé par le génie : c'est le fort Saint-Sauveur ou du Réduit, élégante construction qu'avoisine un arc de triomphe de grande allure appelé Porte de Paris.

---

## VI

### LE NOUVEAU LILLE

Le quartier des écoles. — Lille universitaire. — Les facultés de l'État. — L'Institut Pasteur. — Moulins-Lille. — Vazemmes. — La petite Belgique. — Esquermes. — Les musées. — Le quartier Vauban. — Université catholique. — Les promenades. — Retour dans la vieille ville. — Rôle social et industriel de Lille.

Lille. Décembre.

Devant la Porte de Paris s'ouvrent les larges avenues de la ville neuve, tracées au milieu des terrains nus qui séparaient la ville du faubourg des Moulins. La gare des marchandises a pris la plus vaste partie de ces espaces, le reste a servi à la création de tout un « quartier latin ». Lille, jusqu'à nos jours, cité guerrière et de négoce, a voulu devenir ville d'étude, elle s'est dotée de facultés de médecine et des sciences et a obtenu le transfert chez elle des facultés des lettres et de droit de Douai. Une université entière a donc été créée. En face d'elle, de l'autre côté de la ville neuve, est une université rivale, fondée et entretenue par les œuvres catholiques.

Chaque université a ses palais autour desquels se groupent des écoles annexes. Les facultés sont entourées par d'autres établissements : un Institut Pasteur, un Institut industriel, une École des arts et métiers et une École des beaux-arts.

L'Institut Pasteur a été construit de 1895 à 1898 à l'aide d'une souscription publique ouverte dans les deux départements du Nord et du Pas-de-Calais, et qui a produit 252,000 fr. : à cette somme, le conseil municipal a ajouté 230,000 fr. et le docteur Albert Calmette, choisi par M. Pasteur et M. Roux comme le disciple le plus apte à diriger cet établissement, a donné personnellement pour l'achèvement de la construction 250,000 fr. que lui avaient procurés des découvertes sur un nouveau mode de fabrication des alcools.

L'Institut a donc coûté 732,000 fr. Il est situé près de la Porte de Paris, sur le boulevard Louis-XIV, et se compose d'un immense rez-de-chaussée de 60 mètres de longueur consacré aux laboratoires, aux étuves d'observations microbiologiques, aux fermentations, aux études sur la bière, aux sérums, entre autres le sérum antivenimeux contre la morsure des serpents, qui ne se fabrique qu'à Lille et qui est distribué gratuitement dans tous les bureaux d'hygiène de France,

tandis qu'on en vend pour 40 ou 50,000 fr. par an dans les Indes anglaises.

Le premier étage est consacré aux salles d'expériences et aux salles de conférences, car les élèves des deux facultés de la ville peuvent suivre, depuis l'année 1898, des cours gratuits de microbiologie. Les sous-sols et les jardins sont consacrés aux écuries pour les chevaux, mulets, ânes, servant à la production du sérum. Une serre est réservée aux serpents de toutes dimensions, ils viennent surtout d'Asie, d'Amérique et d'Égypte.

L'aile gauche de ce palais sert de logement pour le directeur.

L'École des arts et métiers, voisine de la Porte de Paris, borde le boulevard Louis-XIV, face à la caserne de gendarmerie. C'est un vaste et somptueux édifice, aux proportions heureuses, où la pierre blanche et la brique sont habilement mariées. Un fronton et des statues ornent la façade.

Moins grandioses sont les autres écoles ; les architectes ont surtout cherché à leur donner le caractère pratique propre à chacune d'elles. Parfois ils ont réussi, par le choix des matériaux, par des combinaisons heureuses de couleurs et de lignes, à obtenir la véritable grandeur. Peut-être ont-ils trop souvent abusé du fer et du verre et

donné à leurs œuvres un aspect industriel. Le palais principal, consacré aux lettres et au droit, est un mélange assez singulier de l'architecture de la Renaissance et du style Louis XIII.

Près de là on construit un monument destiné à renfermer la bibliothèque municipale, trop à l'étroit aux étages supérieurs de l'hôtel de ville, et la bibliothèque universitaire. Sur la place Sébastopol sera l'École des beaux-arts.

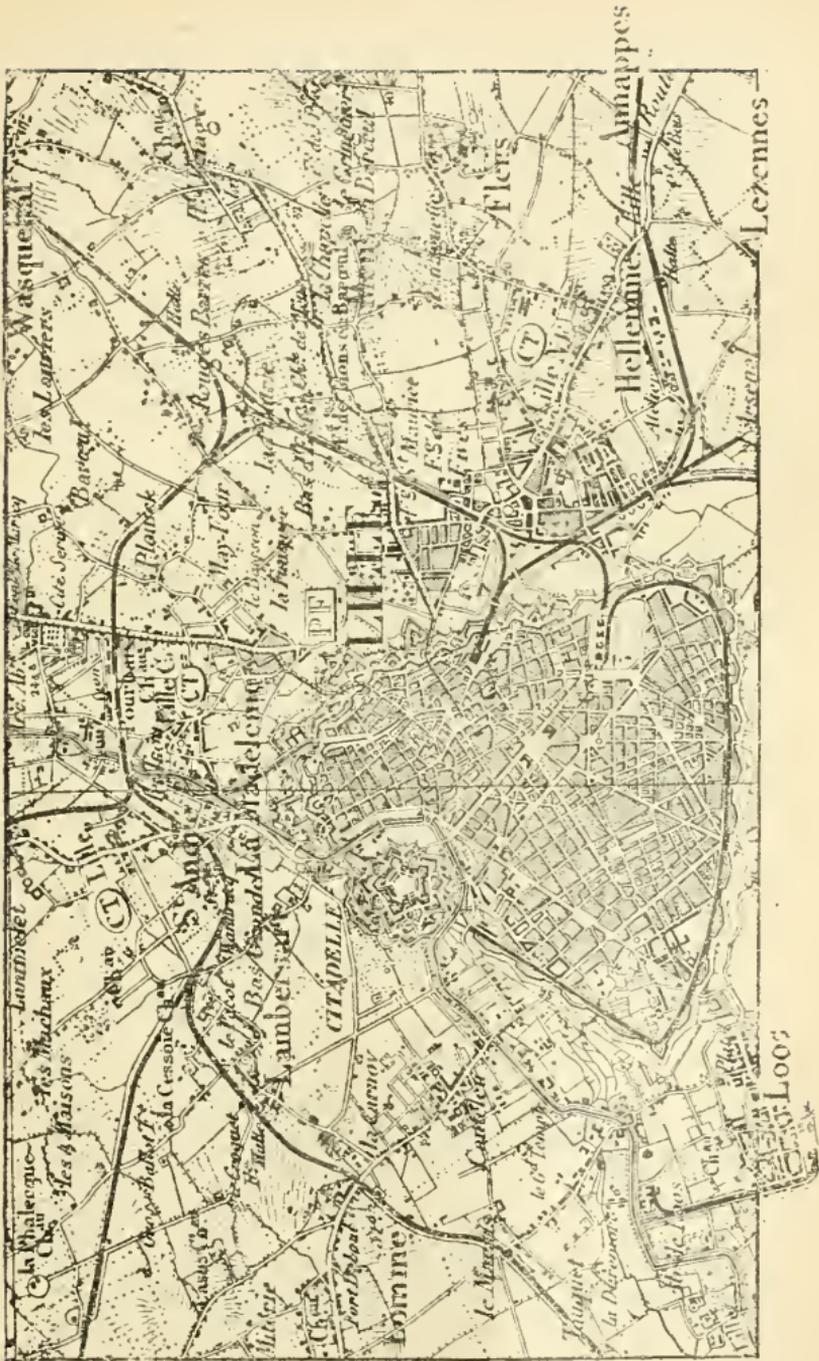
L'Institut industriel est un bâtiment banal et froid, faisant face aux écoles de médecine et de pharmacie, bâtiments assez simples auxquels l'emploi des briques vernissées et dorées donne un peu de couleur et de vie; elles ouvrent sur la place Philippe-le-Bon, au milieu de laquelle, devant l'église Saint-Michel, on vient d'ériger un monument à Pasteur. Dans le même quartier régulier ont été construits la synagogue et le temple protestant.

Les habitations particulières sont élégantes et correctes, mais l'ensemble n'en est pas moins froid et endormi. Un tramway filant sur les rails et, aux heures de la rentrée et de la sortie des cours, le flot des étudiants coiffés du béret de velours orné d'un ruban dont la couleur indique à quelle école le jeune homme appartient, mettent seuls une animation intermittente.

Par la rue de Solférino, longue de plus de deux kilomètres, la rue Gauthier-de-Chatillon et le boulevard de la Liberté, le quartier des écoles se relie à la cité élégante ; par la rue d'Artois et le boulevard Victor-Hugo, il rejoint les quartiers ouvriers dits Moulins, parce qu'avant l'annexion d'innombrables moulins à vent employés à la fabrication des huiles de colza et d'œillette couvraient le territoire. Dans l'enceinte nouvelle ces moulins ont disparu, ils sont nombreux encore au delà des fortifications.

De longues et tristes rues de briques, sur lesquelles s'élèvent de vastes usines pour la filature du lin, conduisent de Moulins à Wazemmes, la plus grande des communes annexées, ville de maisons basses, à un seul rez-de-chaussée, irrégulièrement disposées, mais où les percées modernes sont venues mettre un peu d'ordre. Une voie neuve, la rue des Postes, et une longue artère principale et vivante, la rue Gambetta, conduisent au vieux Lille.

Wazemmes est en grande partie peuplée de Flamands belges. Dans beaucoup de rues on n'entend parler que le flamand. Une d'elles, la rue de Juliers, a, dans le langage populaire, le surnom de Petite-Belgique. Les ouvriers qui l'habitent s'empilent par familles nombreuses, on est



étonné que tant d'êtres humains puissent vivre dans ces étroits logements. Rien ne saurait rendre le mouvement à l'heure de la sortie des ateliers : hommes en blouse bleue, femmes et jeunes filles pâles, émaciées, aux cheveux d'un blond terne remplis de filaments de lin et saupoudrés de la poussière des filatures. Pas ou presque pas un mot de français dans ces groupes, on ne parle que le flamand ou le patois du Hainaut.

Les ouvriers venus en France pour travailler sont l'immense majorité, dans cette « Petite-Belgique » de Wazemmes, mais ils comptent parmi eux nombre d'individus recherchés par la justice de leur pays et de déserteurs qui n'ont pas voulu rester sous l'uniforme des grenadiers, des lanciers ou des autres corps de l'armée belge.

Les enfants abondent, enfants blonds et roses, en extase devant les boutiques d'étoffes aux couleurs voyantes ou dévorant des yeux les pâtés de porc qui forment le fond des étalages de charcutiers. Le pâté de porc et la viande de cheval, débitée par de nombreuses boucheries hippophagiques, semblent être la base de l'alimentation.

Wazemmes, dont le cœur est la vaste place de la Nouvelle-Aventure dominée par la haute flèche d'une église, confine à Esquermes, village renfermé dans l'enceinte et traversé par tout un lacis

de canaux paludéens dont la réunion forme un cours d'eau, branche de la Deûle, appelée l'Arbonnoise ; les bras innombrables de cette rivière coulent sous l'ombrage touffu de saules, de peupliers et d'aulnes, véritable forêt aquatique au sein d'une cité. Le rempart, longé intérieurement par le chemin de fer de ceinture qui relie les gares de Lille au bassin du canal, coupe ces marais en deux parties.

Deux grandes artères, la rue Nationale et le boulevard Vauban conduisent d'Esquermes à la vieille ville. La première traverse le boulevard de la Liberté, non loin de la place de la République, la plus régulière et la plus majestueuse de Lille, ornée de deux palais de pierre blanche rapidement noircie par la brume et la fumée : la préfecture et, en face, le musée, un des plus riches de France, le plus remarquable peut-être pour le nombre et la valeur des toiles de l'École flamande. On a voulu un monument grandiose, mais on n'a pas fait la part au climat et à la lumière diffuse du pays. L'édifice, que la suie a souillé et empâté, eût fait merveille sous un ciel du Midi, les pierres dorées par le soleil auraient donné noble allure au palais. La grande erreur des architectes et des édiles lillois est de dédaigner le style flamand, qui s'harmonise si bien

avec le ciel. Cependant, un véritable artiste, M. Cordonnier, a su s'inspirer des architectes d'autrefois dans quelques édifices civils ou religieux d'une grâce réelle.

L'allure générale n'est pas la seule critique à faire au palais des beaux-arts ; l'aménagement est défectueux, la pierre spongieuse s'imprègne d'humidité. Pendant longtemps on a dû enlever les collections et l'on put croire à la perte de ces richesses qui sont l'orgueil de Lille. On a remédié au mal par des travaux coûteux, mais une surveillance incessante s'impose.

La place Richebé, qui s'ouvre sur la place de la République, est ornée d'une statue de Faidherbe. Le vainqueur de Bapaume, dont on sait la simplicité, a été représenté en grand costume, chapeau à plumes blanches, culotte de gala. Lourde erreur imposée au sculpteur Antonin Mercié par la municipalité lilloise, retombant une fois encore dans le goût pompeux. Au pied du monument deux statues de femmes, la France et la ville de Lille, tendent des palmes au héros.

Le boulevard de la Liberté longe un instant la place. Cette immense avenue se borde de belles habitations et d'hôtels particuliers formant un quartier superbe autour du jardin Vauban qui constitue, avec le jardin de la Citadelle, une des

plus belles promenades de la France. Dans cette partie de la ville, dont le boulevard Vauban est l'artère maîtresse, une cité universitaire analogue à celle de Saint-Michel s'est créée : c'est l'Université catholique. L'ensemble des constructions est gigantesque et montre ce que peut, de nos jours, l'initiative privée. Certaines parties, fort belles, ont été inspirées par le gothique flamand, dont les monuments de Bruges sont le type le plus complet, mais quelques autres ressemblent un peu à des usines. L'Université comprend cinq facultés : droit, lettres, sciences, médecine et théologie. Comme dans le groupe de l'État, des écoles annexes, notamment le vaste pensionnat Saint-Joseph, font en quelque sorte partie de l'Université.

La Deûle canalisée limite ici la ville, elle communique avec un grand port incessamment rempli de chalands, appelé bassin Vauban, et un autre bassin intérieur sur lequel aboutissent les artères de la vieille ville. Ce quartier de Lille a un majestueux aspect, grâce aux promenades longeant la rivière, à la vaste esplanade gazonnée au fond de laquelle se dressent les talus verdoyants de la citadelle plantés de grands arbres.

Celle-ci, dont le rôle est assez faible aujourd'hui, est une des plus puissantes et, en même

temps, des plus gracieuses conceptions de Vauban. Au milieu de cette ceinture régulière d'ouvrages à cornes, de bastions et de saillants en apparence inextricable, le grand ingénieur a construit une petite ville militaire dont les bâtiments entourent une vaste place d'armes ; au fond sont une chapelle et la résidence du commandant. Longtemps la forteresse resta hargneusement à l'écart de la vie populaire, mais, sous l'Empire, les approches vers la place furent changées en promenade, les fossés devenant une rivière et les bastions des collinettes. De nos jours la transformation a été étendue au dehors ; l'enceinte extérieure, ses saillants, la contrescarpe sont transformés en parc où les équipages peuvent circuler ; où des pelouses, des parterres fleuris, des bosquets s'étalent en vue d'une campagne très verte, d'une grâce tranquille. Un champ de courses a été tracé au sein d'amples prairies. Des villages : Saint-André, Lambersart, Lomme, Englos couronnent des ondulations qui ont un faux air de coteaux. Le bois de la Deûle offre donc une chose rare dans cette partie de la Flandre : un peu d'horizon.

La promenade conduit à une autre entrée de Lille, vers la porte d'Ypres, où aboutit l'aristocratique rue Royale. Par les voies solennelles tracées au siècle dernier, dont une traverse un bras

puant de la rivière, transformé en port sous le nom de Basse-Deûle, on rentre dans la cité primitive, non loin de l'église Notre-Dame de la Treille, depuis longtemps en construction, bâtie à la place du château, dans l'*isle* qui donna son nom à la cité. Ici l'on trouve des rues entières dont les maisons ont conservé l'aspect d'autrefois, édifices de briques, ornés de sculptures taillées dans la pierre crayeuse de Lezennes, motifs souvent heureux et charmants. La petite place, séparée de la grande place par la Bourse, a surtout conservé son aspect du temps où la Flandre était espagnole. C'est un décor à souhait pour les fêtes des corporations si nombreuses qui, parfois, déroulent de longues processions par la ville.

Lille a donc des aspects bien divers, dus aux accroissements successifs de son enceinte; les cités se sont greffées les unes sur les autres sans se confondre, même les percées nouvelles n'ont pas été tracées en vue de créer un organisme commun. La rue Royale reste à l'écart des quartiers voisins, dans sa majesté un peu dédaigneuse. Pour pénétrer dans le quartier Saint-Sauveur, il faut en connaître l'existence.

Chacune de ces villes a sa vie bien à part; l'ensemble, cependant, constitue un tout très vi-

vant dont le développement s'accroît sans cesse. Et ce n'est pas un phénomène sans intérêt, l'accroissement continu d'une agglomération qui ne possède pas de grand fleuve, aucune industrie prépondérante comme la laine à Roubaix, et se trouve à l'écart du puissant bassin houiller dont on aperçoit, du parc de la Deûle, les fumées noires. Il semblait cependant que l'extension rapide des jeunes cités des environs dût enrayer celle de Lille ; il n'en a rien été : chaque recensement montre un progrès nouveau, on peut prévoir le moment où les communes suburbaines : Haudourdin, Loos, Lomme, Hellemmes, La Madeleine, Mons-en-Barœul, Lambersart, Marquette, Saint-André, Wambrechies, Marcq-en-Barœul, peuplées déjà de plus de 70,000 âmes, subiront le sort de Wazemmes et d'Esquermes.

Lille est trop près de Paris, trop près aussi des confins du territoire — un bon marcheur peut gagner la frontière en une heure et demie — pour prétendre à un rôle social comparable à celui de Lyon, de Toulouse ou de Bordeaux. En outre, les cités voisines sont trop jalouses de leur personnalité pour accepter la prépondérance du chef-lieu du Nord. Non seulement Amiens et Arras ont une existence indépendante, mais Roubaix, Tour-

coing, Douai, si voisines, se tiennent à l'écart de l'action lilloise. Il a fallu les énormes capitaux dont dispose la grande cité pour faire de la Bourse de Lille le marché des valeurs houillères du nord de la France ; de même l'importance de sa population et la proximité du groupe roubaisien, en faisant d'elle un centre puissant de consommation, lui ont valu de devenir le marché des céréales pour une vaste région.

L'industrie principale est celle des textiles, la filature du lin, sa transformation en tissu occupant en ville ou dans la banlieue plus de 20,000 ouvriers, dont 12,000 dans une soixantaine d'usines pour la filature seule. Celle-ci emploie 230,000 broches et fait un mouvement d'affaires évalué à 50 millions. Une partie des fils sont tissés aux environs, à Armentières surtout.

Pour la fabrication des toiles et du linge de table, une centaine d'établissements produisent les tissus damassés, du treillis, la toile à matelas à carreaux bleus et blancs, les stores ; le coutil pour costume, notamment un article d'hiver dit drap de Lille. La valeur totale atteint près de 80 millions par an.

Une industrie plus spécialement lilloise est celle de la filterie, c'est-à-dire de la préparation des fils à coudre, lin ou coton. Une vingtaine de

maisons luttent d'ingéniosité pour présenter au public, sous une forme commode et amusante, les pelotes et bobines qui ont remplacé les écheveaux embarrassants de jadis. Capsules emprisonnant le fil enroulé, cartes, pelotes, cartes coupe-fil, se présentent élégamment, parfois avec des ornements patriotiques ou sentimentaux. Des maisons font plus spécialement des articles plus fins, comme les fils à dentelles, ou plus résistants, tels les fils pour la cordonnerie et la sellerie. Plus de 3,000 ouvriers, ces filtiers si populaires à Lille, sont employés dans ces établissements dont la production atteint 20 millions de francs.

Le coton est également travaillé ; 30 filatures comprenant 125,000 broches à filer et à retordre produisent les fils pour tulle, ganterie et bonneterie. Une partie de ces fils sont utilisés par une dizaine de fabriques qui produisent les tulles, rideaux et guipures de coton ; quatre de ces usines sont très considérables.

Plusieurs manufactures ont un grand renom dans l'industrie, soit pour le nombre des ouvriers, soit pour l'organisation, soit pour les œuvres patronales. Les plus considérables sont à Pérenchies et Haubourdin.

Les filatures, réparties surtout dans le quartier de Wazemmes et en grande partie remplies d'ou-

vriers belges, présentent parfois un spectacle affligeant. La filature du lin « au mouillé » est particulièrement pénible à visiter. Dans la buée chaude, dans l'odeur fade et écœurante du lin humide, les hommes et les femmes à demi dévêtus, couverts de sueur et de poussière, hâves et maigres, surveillent les machines qui, à grand bruit transforment en fil la filasse et l'étope. L'impression que l'on rapporte de ces ateliers est douloureuse ; cependant les ouvriers se plaisent à ce travail qui semble un supplice aux visiteurs.

Les industries textiles ont fait naître autour d'elles d'autres sources d'activité : la confection des vêtements en toiles, sarraux, blouses, etc. A côté la confection proprement dite, celle des vêtements en drap de laine Renaissance a pris une importance très grande. Vienne et Lisieux<sup>1</sup> ont dans les maisons lilloises un important débouché.

Les filatures ont fait naître la fabrication des cardes, le tissage et la filterie ont amené la blanchisserie et la teinturerie et celle-ci a attiré la fabrication des produits chimiques devenue bientôt puissante. Les établissements de la Madeleine, de Loos, de Croix sont fort vastes. Plusieurs fabriques

---

1. Sur la fabrication du drap Renaissance, voyez 7<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, pages 115 à 120 (Vienne) ; 6<sup>e</sup> série, pages 222 à 224 (Lisieux) et page 310 (Elbeuf).

de céruse — les plus importantes de France, — de bleu d'outre-mer, de caoutchouc, des amidonneries entourent la ville. A elle seule, la « manufacture des produits chimiques du Nord » occupe trois usines et fait pour sept millions d'affaires.

La fabrication des machines et des chaudières est considérable, les produits des soixante-dix ateliers de construction lillois, fonderie ou chaudronnerie, se répandent dans la France entière. Ils emploient 10,000 ouvriers qui se sont donné le nom de *noirs*, on ne les désigne pas autrement dans la région. Au faubourg de Fives — qui possède une belle faïencerie d'art — sont les puissants établissements de Fives-Lille pour la construction des ponts en fer, du matériel de chemins de fer, des appareils pour la sucrerie, la distillerie, etc. Ces vastes ateliers occupent 2,000 ouvriers et produisent pour 20 millions par année ; ils confinent à la commune d'Hellemmes, où la Compagnie du Nord emploie 1,200 ouvriers à construire ou réparer ses locomotives ou ses wagons. Avec la fabrication des huiles de lin, de colza, d'œillette, une des grandes industries lilloises est la brasserie, car elle doit faire face à l'alimentation d'une population de plus de 300,000 âmes, dont une infime minorité seulement connaît l'usage du vin. Vingt-neuf établis-

sements peuvent produire annuellement plus de 500,000 hectolitres. La quantité de bière consommée est énorme, dans les estaminets surtout, où l'on se délecte d'une bière aigre fort désagréable aux gosiers qui n'y sont pas habitués. Une autre industrie gastronomique, fort prisée des Lillois et des habitants des environs accourant aux fêtes et aux foires, c'est celle du pain d'épices ; les *carrés* de Lille ont une réputation étendue, s'ils donnent un chiffre d'affaires restreint.

On voit combien est puissant le mouvement commercial de Lille ; aussi la Banque de France occupe-t-elle le quatrième rang dans la liste des succursales avec un chiffre d'affaires de 451 307 100 fr. <sup>1</sup>.

Cependant Lille, grâce à une population bourgeoise nombreuse, à ses universités, à ses administrations publiques, à son commerce de détail, n'a pas la physionomie aussi complètement industrielle que ses voisines Roubaix et Tourcoing ; les seules grandes fabriques existant au cœur de Lille sont des établissements de l'État, manufacture de tabacs et raffinerie de salpêtre et la grande imprimerie Danel.

---

1. Chiffres de 1896.

## VII

### MOEURS LILLOISES

L'aurore sur la Grande-Place. — Autour de la *Déesse*. — La fête de Lille. — Un concours de pinsons. — Tiou, tiou, tiou, pi-houitt! — Desrousseaux, chansonnier lillois. — Le patois lillois. — Trouvères de carrefours. — Le *P'tit Quinquin*. — L'habit d'min vieux grand-père. — La chanson et le ciel des Flandres.

Lille. Juin.

Le ciel est à peine éclairé, des masses de nuages blancs frangés de gris et d'opale roulent dans le ciel avec une majestueuse lenteur et des intervalles entre eux où l'azur pâli des ciels du Nord se montre rapidement puis disparaît. La Grande-Place, encore endormie, s'égaie déjà ; aux mâts bariolés qui l'entourent s'agitent des banderoles tricolores claquant aux premiers souffles du matin. C'est la fête locale.

La Bourse, avec ses volets clos et ses persiennes baissées, se plaquant sur le ciel où courent les nues, détache nettement tous les détails de son ornementation ; au sommet le Génie ailé du campanile tourne et grince au gré du vent.

Sur le perron de la Grand'Garde aux murs lépreux, un groupe de pioupious aux culottes rouges, sortant de la dure couche du lit de camp, se frottent les yeux et comptent les heures qui les séparent encore de celle de la soupe. Enfouie dans son vaste caban de bure rousse, sous lequel son sac fait une bosse énorme, la sentinelle se promène mélancoliquement de long en large ; à chacune de ses volte-face pour changer de direction, une étincelle apparaît au sommet de sa baïonnette.

Sur sa colonne, la *Déesse* domine tout ce petit tableau matinal ; hardiment campée au milieu de la place, la base débarrassée des voitures qui l'encombrent d'ordinaire, elle a une fierté d'allures peu habituelle : on dirait qu'elle va, de sa mèche de bronze, mettre le feu aux bâtisses neuves qui la regardent et aux vieilles maisons accoutrées à la moderne, de si piteuse mine en face de la Bourse et de ses voisines.

Ding, don ! ding, don ! — dong, dong, dong, dong ! L'horloge de la Grand'Garde, qui a remplacé l'antique beffroi, sonne quatre heures.

Et, comme par un coup de baguette, on voit déboucher de toutes les rues une foule de gens à l'air grave et pontifiant, tous uniformément armés d'une forte règle aux vives arêtes ; à la main ils

tiennent une sorte de caisse noire ou d'étui en serge ; chacun d'eux est accompagné d'un ami qui lui parle d'un ton grave et semble lui faire des recommandations suprêmes, tel un confident de tragédie.

Tous ces hommes, porteurs de règle ou confidents, viennent autour de la Déesse, ils sont dix d'abord, puis vingt, puis trente, bientôt cent et deux cents tout à l'heure. Un d'entre eux procède à un tirage au sort, on donne à chacun un numéro, et, armés de leurs grands bâtons, ils s'en vont prendre possession de la place, face au rail de droite de la voie montante des tramways, dessinant ainsi un vaste parallélogramme. Sont-ce des conspirateurs ? Non, la garde n'a pas bougé et tous ces gens sont d'allure trop pacifique pour se servir de la dynamite.

Les boîtes noires et les étuis de serge s'ouvrent en même temps ; des boîtes et des étuis on voit sortir

*Une cage !*

De bien petites cages, en vérité, à peine larges comme la main et longues comme deux mains à peine, construites uniformément quant à la dimension et à la coupe : une sorte de corbillard des pompes funèbres, sur le devant une galerie en fil de fer, avec une espèce de rotonde en en-

corbellement faisant saillie, d'un côté une fiole pleine d'eau, de l'autre un *craquelin* et un godet plein de graines.

En regardant bien, on aperçoit dans cette prison une tête fine nuancée de noir et de gris et une gorge roussâtre.

Ce sont des pinsons.

Ah ! les braves gens, qui se lèvent avec la vertueuse aurore pour faire admirer à leurs gentils prisonniers le lever du soleil se jouant dans les banderoles ! Ah ! les braves gens !

Attention ! homme du Midi, qui te réjouis du chant des cigales et du grand soleil aveuglant, ton enthousiasme t'entraîne un peu trop loin : ces petits êtres emplumés, à la gorge rousse, à la tête grise, ces petits êtres emplumés se moquent bien de l'aurore et leurs maîtres plus encore ; ceux-ci n'ont d'yeux que pour l'oiseau et l'oiseau a perdu l'usage des siens par une opération barbare. Le pauvre pinson est aveugle comme le divin Homère et le divin Milton, comme Bélisaire, ce guerrier à qui, de toutes ses grandeurs, il restait un casque et que, dernier malheur, une romance sentimentale a pour jamais ridiculisé.

Oui, le charmant hôte de nos bocages, le rival du rossignol et de la fauvette, le gai pinson, le chanteur vivant autour de nos fermes et dans nos

jardins, confiant dans l'homme et se plaisant près de lui, le pinson est devenu aveugle par la volonté de l'homme et ne sert ici que de matière à jeu comme les cartes et le billard.

Chacun des porteurs de cage a pris place. A huit pieds l'une de l'autre, sont placées les petites prisons, les unes sombres, celles-là de couleurs voyantes, quelques-unes en bois verni, d'autres ornées de cuivre poli, deux ou trois même égayées de peintures à l'huile représentant de vieux châteaux écroulés, des forêts touffues, des lacs où frissonnent les roseaux, de verts pâturages. Étrange ironie que de tracer ainsi sur les murs de la geôle tous ces tableaux faits de lumière et de soleil, d'entourer de paysages sans bornes baignés de clartés ces oisillons qui ne connaîtront plus ni la liberté, ni le jour !

En face de chaque cage, un homme s'est placé, non pas son propriétaire, mais le propriétaire de la cage voisine ; ils attendent, appuyés sur leurs bâtons, un morceau de craie à la main.

Qu'attendent-ils ? On ne le devinerait guère.

Il y a des figures bien étranges et bien diverses parmi cette foule. L'huissier de village au col droit, à la barbe en collier, y coudoie un maigre « filtier » belge qui grelotte sous son court bourgeron, mais se console de tout en lançant sur le

pavé le jet noirâtre de sa chique ; un bouvier flamand, complètement rasé, prend les poses tordues données par Téniers à certains de ses bonshommes ; les ouvriers des villes, teinturiers, menuisiers, *noirs*, ont fait toilette, ils sont venus en redingote moulant leur torse solide ; au milieu de cette foule, un cocher de bonne maison, avec sa casquette-melon noire, à filets rouges, ses favoris dignement coupés et des pantoufles blanches. Il y a là cinquante types différents, jeunes ou vieux, français ou flamands, mais tous ont le visage empreint d'une gravité sévère ; on sent qu'ils accomplissent un sacerdoce.

Ding, don ! ding, don ! — dong, dong, dong, dong, dong !

Cinq heures.

Déjà des pépiements s'étaient fait entendre, sans qu'on y prêtât attention, mais maintenant toutes les têtes se penchent, toutes les règles se dressent, tous les morceaux de craie frémissent et, par instants, ces morceaux de craie marquent un trait sur les bâtons.

Il s'agit de constater chaque cri de l'oiseau ; chaque tiou, tiou, tiou, tiou, pi-houitt ! vaut un point.

Sur les règles, noires, rouges, jaunes, blan-

ches suivant les goûts plus ou moins artistes du propriétaire, les traits s'alignent, séparés de cinq en cinq par un trait plus fort. Quelques-unes se couvrent rapidement, d'autres, au contraire, restent vierges. Les marques se font lentement d'abord, mais bientôt les tiou, tiou, tiou, tiou, pi-houitt ! s'accroissent, se précipitent, les oiseaux se grisent de leur propre chant et du chant du voisin ; ce n'est bientôt qu'un long roulement de chansons vives et joyeuses. Et gravement chaque homme marque les pi-houitt sur la règle, sans s'occuper des curieux, mais en allongeant consciencieusement un coup de pied à tous les chiens errants, et en buvant avec non moins de conscience le verre de genièvre que le confident lui porte de l'estaminet de la *Déesse*, lieu de réunion des *pinsonnistes*.

Ding, don ! ding, don ! — dong, dong, dong, dong, dong, dong !

C'est six heures : le concours est terminé, les cages sont enlevées et les bâtons sont emportés à la *Déesse* pour faire l'« énumération » des règles, comme dit l'affiche.

Un pinson de choix doit faire entendre son cri de 600 à 650 fois dans une heure, mais on en a vu le répéter de 900 à 1,000 fois. En 1886, le vainqueur le fit éclater 888 fois, le second 738.

Ces pinsons se vendent des prix fous, plus de 200 fr. On parle d'une somme de 800 fr. payée par un amateur belge de Poperinghe.

Et la foule, anxieuse, attend le résultat; mines réjouies, mines contrites, mines résignées se croisent dans l'étroit cabaret. On acclame le pinson de M. Y... qui a poussé le plus de pi-houitt, on plaint le pinson de M. X..., qui est arrivé bon dernier; mais le genièvre rend modestes les vainqueurs et console les vaincus. Quant aux pauvres Homères emplumés, il n'y a pas de genièvre pour eux, les voilà réintégrés dans les boîtes et les étuis et reconduits à l'échoppe ou à la mansarde de leur maître, agitant leurs paupières sans regard et poussant encore d'une voix à demi étouffée leur chant printanier :

Tiou, tiou, tiou, tiou, pi-houitt!

Ce tableautin flamand me fut montré pour la première fois, il y a longtemps, bien longtemps, par Desrousseaux, le chansonnier lillois dont je fus l'ami, pendant que j'appartenais à la rédaction d'un journal local. Desrousseaux n'est plus là : une rue, une statue bientôt le rappellent, mais ce qui le rappelle surtout c'est son œuvre. Elle lui a survécu et, étant donnée la puissance des tradi-

tions dans le pays de Flandre, elle est peut-être assurée de l'immortalité.

Desrousseaux fut le dernier en date de nos bardes populaires. La langue française submerge peu à peu nos dialectes provinciaux ; quand ils vivent encore, ils restent familiers seulement au menu peuple des faubourgs ; même la petite bourgeoisie les ignore. Les efforts tentés pour les ressusciter demeurent œuvre purement littéraire, tel le félibrige : il y manque la veine populaire. Les amateurs d'archaïsme pourront, çà et là, reprendre le patois des aïeux ou la langue des ancêtres ; mais leurs vers ou leur prose seront toujours apprêtés et ne seront guère compris au delà d'un petit noyau d'hommes instruits.

Desrousseaux n'aura donc pas de successeur. Déjà s'en va ce patois de Lille, dans lequel, pendant soixante années, il a fait vivre la vie intime de ses placides compatriotes. Il reste bien encore des chansonniers locaux écrivant dans cet idiome ; mais leur réputation ne dépasse guère l'estaminet où une société tient ses assises, et, d'ailleurs, il n'y a pas chez eux le génie aimable de celui qui n'est plus. Jamais ils n'auront la bonne fortune d'attirer sur eux l'attention des littérateurs, comme cela advint à Desrousseaux.

Chaque fois qu'une de ces grandes fêtes chères

à la Flandre avait lieu, Lille tenait à présenter à ses hôtes de Paris, aux journalistes accourus, l'homme en qui s'incarnaient les gaietés et les tristesses de son peuple. Lors de la grande cavalcade de 1882, ce fut pour tous une révélation. Desrousseaux vint chanter quelques-unes de ses chansons devant les hôtes de sa ville natale. Son succès fut vif. Desrousseaux était déjà connu : il devint célèbre. Et cependant ses chansons ne se sont point imposées au delà du terroir.

Cela tient surtout à la défectuosité de l'idiome. Le patois du Nord est loin d'avoir l'harmonie et la splendeur des dialectes méridionaux. Un Parisien écouterait avec plaisir les vers d'un Mistral ou d'un Aubanel ; il les lira avec enchantement, sans comprendre le sens, pour l'éclat des sons et la cadence du vers. Mais, pour le langage lillois, type de tous les patois du Hainaut, de la Flandre française, du Cambrésis et de l'Artois, rien de semblable. C'est une série de sons lourds, d'où toutes les syllabes sonores sont rigoureusement bannies, où les lettres muettes se suivent, quelquefois rendues plus pénibles encore à la lecture par l'abus du *ch*, que l'on prête si généreusement aux seuls Auvergnats.

A la lecture, rien ne paraît plus rebelle à la poésie que cette langue morne et terre-à-terre,

aussi pauvre d'images que dépourvue d'éclat. Mais, récitée ou chantée par un de ces chansonniers populaires qui vont par les estaminets débiter chansons et pasquilles, la poésie lilloise s'anime; elle donne la sensation de tableautins de la vieille école flamande : scènes de cabaret, de kermesse ou d'intérieur. Leur idéal, même chez les maîtres, ne s'élève pas au delà des horizons étroits de ces petits cadres. Il ne faut pas chercher dans cette littérature populaire l'amour des champs et des bois. Elle est profondément citadine; bien plus : elle est de son quartier. A Lille, on ne trouverait pas un carrefour sans un poète attitré. Toute l'année, ces trouvères de la rue forgent des couplets sur les événements survenus dans leur monde rétréci. Ils les chantent dans les estaminets. Puis, quand viennent le carnaval et la mi-carême, des sociétés se forment dont le barde du quartier est le chef. Vêtus de blanc, ornés de rubans multicolores, précédés de tambours, de clairons et de drapeaux, traînant quelquefois sur de grands chars de brasseur des femmes bizarrement accoutrées, les chanteurs vont de porte en porte, de carrefour en carrefour répéter en chœur les chansons nouvelles ou débiter la « pasquille », sorte de récit rimé assez semblable à un *romancero* qui serait traduit à l'usage du vulgaire

par Sancho Pança. Jadis, les mésaventures des maris, les petites histoires de rues, les détails les plus simples de la vie de ménage tenaient une large place dans ces improvisations. Aujourd'hui, au contraire, le moindre chansonnier veut tendre au grand art ; les vielleux de carrefour se haussent à la satire politique ; mais, alors, adieu la chanson et les rires : ces plates réunions de rimes par à peu près n'émeuvent personne. C'est un art qui s'en va.

Il avait eu de beaux jours cependant. Plus d'un parmi ces chansonniers a possédé, à défaut du génie, une bonne humeur qui le fera vivre. Leur souvenir confine déjà à la légende : ainsi Brûle-Maison (François Cotigny), que ses malices contre les Tourquennois ont rendu célèbre. Piron n'a pas autant ridiculisé Beaune que Brûle-Maison n'a ridiculisé Tourcoing. Après lui, il y eut toute une génération de chanteurs des rues dont la renommée fut grande. Desrousseaux vint, et ils furent oubliés.

Desrousseaux est un pur enfant de Lille. Il est né dans ce quartier Saint-Sauveur qui fut, de tout temps, le quartier populaire, où le bombardement fit le plus de ravages, où le barbier Masse fit mousser son savon dans un éclat de bombe pendant que flambaient les maisons du voisinage. Desrousseaux a vécu là en pleine vie lilloise, au

milieu d'une population tenant au passé et aux vieilles coutumes par des liens tenaces. C'est autour de lui, parmi les petits et les humbles, qu'il a cueilli ses meilleures inspirations et trouvé ses mélodies et ses refrains les plus aimés.

Desrousseaux était ouvrier *filtier* ; il avait dix-huit ans quand, en 1838, il commença à se faire connaître par des chansons de carnaval. Il prit pour sujet trois types de la rue : le marchand de pommes de terre frites, dont l'échoppe roulante jette encore aujourd'hui d'âcres senteurs de graisse dans les parages fréquentés de la ville, la faiseuse de café, une industrie disparue, et le marchand de chansons. Il y avait loin de ces essais aux petites pièces exquises qui ont valu plus tard la notoriété au poète ; mais c'était déjà un immense progrès sur les autres chansons de carnaval.

Le *Marchand de pommes de terre* se chante encore :

Comme le commerce est à l' baleine,  
 Min mait' m'a donné min livret ;  
 Mais j' vas tâcher de m' tirer de peine  
 In essayant d'un aut' métier.  
 J'irai d'main, avez eu l' cayère (chaise),  
 Avez eun' marmite d' puns d' tierre,  
 Su' l' Grand'Plach' tout du long du jour,  
 Crier de bon cœur et comme un sourd :  
 Tout boulangts ! tout boulangts !  
 V'là des puns d'tierr' charmants !

On voit que la crise ouvrière n'est pas d'aujourd'hui. Si le marchand a pris cette industrie, c'est que le commerce *est à l'baleine*, c'est-à-dire ne va pas ; pour vivre, il doit vendre des *puns d'tierre*. Desrousseaux nous apprend, dans une note, qu'après la Révolution de Juillet, la Grand'Place avait jusqu'à vingt marchands de pommes de terre frites. Une chanson disait en parlant de Charles X :

S'in y a tant d'marchands d'petotes,  
Ch'est de s'faute.

Le succès des trois chansons du jeune Desrousseaux fut énorme. Deux ans après, le *Spectacle gratis* mettait le sceau à sa réputation naissante. De loin, on ne peut comprendre ce succès. Le *Spectacle gratis* est le récit des mésaventures de deux amoureux qui vont à l'Opéra de Lille un jour de représentation populaire :

Par un biau matin,  
M'n amoureux s'in vient m'dire : « Elisse,  
Te sais bien qu'chest d'main  
Qu'on va juer l'comédi' gratisse !  
Pour y aller à deux,  
Mi, j'mettrai m'n habit bleu  
Ti, te mettras tous tes dorlores (bijoux)  
Et t'nécourchea (tablier) couleur anrore.  
D'après chin qu'on dit,  
Qu'nous arons du plaisi. »

Le plaisir, l'amoureux l'a ressenti ; mais l'amoureuse n'a vu que le bruit, les incidents, l'entassement des spectateurs. Elle n'a compris ni l'intrigue ni la musique ; au milieu de ses voisins, elle était collée « comme d's hérings ». On a « buqué » trois grands coups sur une porte :

On cri' : « Ch'est ça ? le v'la !

Capiaux, casquett' in bas ! »

Desrousseaux rendait bien l'impression du public. Combien de vieilles grand'mères à Lille ne connaissent l'opéra que par ce tableau tracé, il y a soixante ans, par le poète du carnaval !

Ce côté un peu terre-à-terre du talent du chansonnier a fait sa réputation. Son dédain pour les déclamations de ses confrères en chanson lui a permis de trouver une mine inépuisable autour de lui.

Desrousseaux était déjà très populaire à Lille quand un mauvais numéro au tirage au sort fit de lui un soldat ; ses parents étaient pauvres ; ils ne purent lui trouver un remplaçant. Ce fut une chance pour lui. Quand il arriva au 46<sup>e</sup> de ligne, il ne savait guère qu'un peu de grammaire et de solfège. Il entra dans la musique et fut chargé d'apprendre à solfier aux enfants de troupe et aux élèves musiciens. Pendant sept années, il se livra

à cette tâche ingrate, mais il y gagna une instruction plus étendue. Il fit des vers, français cette fois : il se livra à la romance troubadour du temps ; ses productions furent détestables ; mais ce passage par le vers français fut une gymnastique excellente.

Lorsque le musicien du 46<sup>e</sup> de ligne, ayant obtenu son congé, revint à Lille, ses compatriotes ne l'avaient point oublié ; ses chansons se chantaient encore. Elles lui valurent un petit emploi au Mont-de-Piété. Dans un cercle, on lui fit chanter le *Spectacle gratis* ; il reçut une telle ovation que, surexcité par cet accueil, il écrivit en peu de jours plusieurs de ses meilleures chansons. Ses amis, enthousiasmés, firent les frais d'une édition de ses œuvres. Toutes les portes s'ouvrirent devant lui ; la municipalité lui offrit une place dans ses bureaux. D'échelon en échelon, il arriva aux importantes fonctions de directeur de l'octroi. En 1884, il fut admis à la retraite ; l'année suivante, il était décoré comme directeur ; mais c'est au poète que le général Faidherbe, son compatriote et son ami, tint à remettre la croix.

Le fonctionnaire n'empêcha pas le chansonnier de produire : l'œuvre de Desrousseaux ne compte pas moins de six volumes de chansons et de pasquilles, presque tous écrits pendant cette période

de sa vie. Pour la plupart de ces petites pièces, la musique est du poète lui-même. Il m'a bien souvent raconté qu'au début il adaptait les airs connus à ses chansons ; mais, ayant vainement cherché un air pour sa *Canchon dormoire*, il écrivit pour elle l'air de berceuse devenu si populaire sous le titre de *P'tit Quinquin*. Le *P'tit Quinquin* a fait au delà de Lille la réputation de Desrousseaux. On le cite le plus volontiers. C'est une petite scène d'intérieur faite pour plaire aux bonnes gens du peuple, à qui elle peint si vivement leurs propres pensées ; par son tour ingénu mais non sans malice, elle mérite son succès :

Dors, min p'tit quinquin,  
 Min p'tit pouchin (poussin),  
 Min gros rojin :  
 Te m'f'ras du chagrin  
 Si tu n' dors point qu'à demain.

Ainsi, l'aut' jour, eun' pauv' dintellièrre (dentelière)  
 In amiclôtant (dorlotant) sin p'tit garchon,  
 Qui, d'puis tros quarts d'heure, n'faijot qu'braire,  
 Tâchot d' lindormir par eun' canchon (chanson).

Eil' li disot : « Min Narcisse  
 D'min t'aras du pain n'épice  
 Si t'es sache et qu' te fais dodo. »

Dors, min p'tit quinquin, etc.  
 Et si te m' laich' faire eun bonne semaine,

J'irai dégager tin biau sarrau,  
 Tin patalon d'drap, tin giliet d'laine :  
 Comme un p'tit milord te seras faraud !  
     Je t'acat'rai, le jour de l'ducasse,  
     Un porichinell' cocasse,  
     Un turlututu  
 Pour juer l'air du *Capiau pointu*.

La mère promet aussi au p'tit quinquin de le mener voir les marionnettes, de prier le petit Jésus et saint Nicolas ; mais le mioche ne veut pas dormir. Finalement, la maman le menace du fouet porté par l'âne du grand saint Nicolas :

Ni les marionnettes ni l'pain n'épice  
 N'ont produit d'effet. Mais l'martinet  
 A vit' rappajé (apaisé) l'petit Narcisse,  
 Qui craignot d'vir arriver l'baudet.  
     Il a dit s'cauchon dormoire ;  
     S' mèr' l'a mis dins s'n ochmoire <sup>1</sup>,  
     A r'pris sin coussin  
 Et répété vingt fos che r'frain

Dors, etc.

Quand on ne connaît pas ce patois terne et sans vie, il faut longtemps pour arriver à saisir tout le charme de cette poésie populaire ; mais, lorsqu'on avait la bonne fortune d'être initié par Desrousseaux lui-même, on était ravi. Un jour, à

---

1. Berceau.

Tournai, après dîner, au milieu d'un groupe de Lillois qui venaient de faire un pèlerinage sur le champ de bataille de Fontenoy, guidés par un chansonnier tournaisien de grand talent, Delmée, celui-ci et Desrousseaux nous chantèrent leurs chansons. Pour les gens du Midi venus là, ce fut une révélation. Poètes et musiciens étaient doublés de chanteurs et d'acteurs merveilleux. Ils évoquaient pour nous l'âme même de ce petit peuple des rives de l'Escaut.

Parmi les centaines de pièces que renferment les volumes de Desrousseaux, il en est une qui résume fort bien son aimable talent : c'est l'*Habit d'min vieux grand-père* :

Ch'l'habit a coûté gramint (beaucoup)  
[d'doupes (liards),  
 Car on n'faijot point d' drap, dins le temps,  
 Avec du coton et d's étoupes ;  
 Mais, du moins, cha durat longtemps.  
Un habit d'homme  
Ch'étot tout comme  
 Un vieux portrait qui passe d'main en main  
Et qui rappelle  
Tout du modèle :  
 Les qualités, les défauts et l'destin.  
 Aussi l'homme qui l'avot fait faire  
 Mettait ses soins à le conserver,  
 Et t'nez, chin qui va vous l'prouver,  
Ch'est l'habit d'min grand-père (*l'is*).

Il l'a fait faire pour sin mariache,  
 In l'année mil siept chint trint'-tros,  
 Par un tailleur du voisinache  
 Qui n'n a rêvé pendant tros mos (trois mois),  
     Car, dins s'boutique,  
     Jamais pratique  
 N'avot qu'mandé rien d'aussi élégant.  
     Mais, faut tout dire,  
     — L'mieux comme l'pire —  
 Il a su l'faire aller tout comme un gant.  
 On dit que d'joie il n'a fait qu'braire  
 Quand il l'a vu si bien porté,  
 Et qu'enfin tout l'monde a vanté  
     L'habit d'min vieux grand-père (*bis*).

Le grand-père a bien soigné son habit noir, ne  
 le mettañt que les dimanches :

Hélas ! un jour a v'nu l'misère,  
 Et m'gra'mère, d'un air attristé,  
 A dû porter au mont-de-piété  
     L'habit d'min vieux grand-père.

C'est le commencement des tribulations. Le  
 grand-père mort, le fils porte quinze ans le vieil  
 habit ; puis on doit en faire une simple veste,  
 jusqu'au jour où, après boire, il y a bataille « dins  
 l'ménache » :

Enfin, la paix finit pa' s'faire ;  
 Mais, l' lind'main, à peine découché,  
 Mon père brait de vir tout arraché  
     L'habit d'min vieux grand-père !

I n'y avot pus moyen de l'mette  
 Sans l'rapticher d'tous les côtés.  
 Alors eun idé' pass' dins l' tête  
 De m' mèr', qui dit : « Père, accoutez :  
     No' garchon Jacques,  
     Autour des Pâques,  
 S'il est savant, f'ra s' première communion.  
     V'là tout l'affaire :  
     Ch'est de l' faire faire  
 Juste à sin point par un tailleur in r'nom. »  
 Min père a compris qu'i devot se taire  
 In intendant cheull' bonne raison.  
 J'ai donc mis, l' jour de m' communion,  
     L'habit d' min vieux grand-père.

Quoiqu' solide, il a fini d' rire,  
 Ch' l'habit si rar', si bon, si biau.  
 Malheureus'mint, j' peux presque dire  
 Qui n'in restot pus qu'un morciau.  
     M' femme, un dimanche,  
     Avec eun' manche  
 A rapiétché min pantalon collant,  
     Et, t'nez, m'casquette  
     A été faite  
 Dins l'un des pans et dins l'mitan du d'vant.  
 Infin, quand m'femme a dev'nu' mère,  
 N'ayant point d'pichoux (maillot) pou' s'n infant.  
 Elle a dû se servir du restant  
     D'l'habit d' min vieux grand-père.

Il n'y a pas moins d'art, d'esprit et d'émotion

dans les autres chansons de Desrousseaux qui vivent, celles qu'on chante dans toutes les agapes de famille — et même dans les réunions officielles. Elles se distinguent par là des œuvres des bardes du Nord et se rattachent par un air de famille aux chansons d'un autre enfant du terroir lillois, Gustave Nadaud, né à Roubaix, qui conserve, lui aussi, même dans ses chansons les plus franchement gauloises — au sens ethnique du mot — quelque chose des vieux maîtres flamands.

Rien de l'œuvre de Desrousseaux ne sort de ce thème de la vie populaire. C'est un précieux guide à travers Lille que le chansonnier, non pas à travers le Lille moderne, le Lille des grandes avenues et des squares, mais à travers l'ancienne cité provinciale, presque totalement disparue. Le peu qui reste de celle-ci, au point de vue de l'esprit local, on doit à Desrousseaux de l'avoir conservé. Au milieu de la grande invasion de Flamands de Belgique et de Français du Sud, qui a transformé la modeste capitale de la Flandre française en une grande mais banale cité, quelque chose est resté des mœurs d'antan qui, par une sorte de métamorphisme, s'étend aux nouveaux venus. L'influence des refrains de Desrousseaux a ainsi prolongé la vie locale.

Aussi, la popularité du poète a-t-elle dépassé

tout ce que l'on peut s'imaginer dans le Midi. Ni Jasmin, ni Reboul, ni Mistral n'ont eu la gloire de voir leurs héros décorer des stores, des assiettes, des images populaires à bas prix. Aucun félibre n'a vu reproduire ses traits sur des fourneaux de pipe. C'est un honneur que Desrousseaux a partagé, à Lille, avec son illustre ami le général Faidherbe.

Le peuple et la bourgeoisie étaient unis dans la même affection pour Desrousseaux. Aussi la ville entière assistait-elle à ses obsèques. Le *P'tit Quinquin* avait fourni les motifs pour plusieurs des marches funèbres jouées par les musiques des canonnières et des pompiers.

Ce n'est pas seulement le peuple flamand qui accompagna le chansonnier au cimetière ; il y avait tous les Méridionaux appelés à Lille par les hasards de la vie : professeurs, fonctionnaires ou industriels. C'est qu'ils trouvent un charme puissant à ces chansons : elles sont pour eux comme une incarnation du pays où le sort les a conduits. Elles parent d'un charme mélancolique les longues journées de pluie ou de brume qui forcent à rester assis auprès du foyer, où le feu de houille lutte comme oppressé, en lançant des flammes rares et courtes. Elles donnent aux horizons bas et soucieux de la campagne de Flandre

une couleur inattendue. Malgré les temps écoulés, on croit voir revivre les types des vieux maîtres de la peinture flamande. C'est un monde qui s'ouvre pour nous : on comprend mieux ces populations dont le rire contenu dérouté ceux qui sont habitués à l'exubérance de la gaieté méridionale.

Desrousseaux laissera donc une trace vivante dans son pays natal, dont il a, pendant plus d'un demi-siècle, chanté les tristesses et les joies. Ce n'était pas seulement un poète de talent dans une sphère modeste : c'était encore un fort brave homme, de relations aimables et sûres. Le Desrousseaux intime qui m'honorait de son amitié ne fut pas moins regretté que le chanteur populaire de la vieille cité flamande.

---

## VIII

### LA FLANDRE GUERRIÈRE

Les canonniers lillois. — Rôle passé, rôle à venir. — Le camp retranché de Lille. — Le pays des champs de bataille. — De Bouvines à Mons-en-Pévèle. — Tourcoing. — Bouvines et son monument. — La pyramide de Fontenoy. — Mons-en-Pévèle. — Le Parolan. — Campagnes de Cassel, de Courtrai, de Lens, de Denain et de Wattignies.

Mons-en-Pévèle. Décembre.

L'autre dimanche, par un temps pluvieux et brumeux, la vieille cité de Lille-en-Flandre était parcourue par une superbe musique d'artillerie ; les musiciens, coiffés du shako à aigrette blanche, allaient fêter sainte Barbe. On croisait de nombreux artilleurs d'âge mûr, évidemment des territoriaux, mais leur tenue coquette et fraîche contrastait avec les lamentables défroques dont on affuble les « treize jours ». C'étaient bien des territoriaux, en effet ; ils représentaient le dernier spécimen des milices bourgeoises d'autrefois. Ces artilleurs, dont beaucoup ont la barbe grisonnante, sont les Canonniers sédentaires de Lille.

La glorieuse défense de la cité flamande contre les Autrichiens, en 1792, avait jeté un tel éclat sur les artilleurs volontaires lillois, que leur organisation a survécu à la suppression des gardes nationales; elle vivra longtemps encore. Si Valenciennes a perdu ses canonniers en faisant tomber ses remparts, Lille reste une place de guerre considérable; même elle voit accroître ses moyens de résistance: les forts dont on a entouré son enceinte et dont la puissance défensive a été réduite par l'emploi des explosifs nouveaux, vont être reliés par une voie ferrée permettant une défense plus mobile, en démasquant brusquement des batteries sur des points que l'assaillant ne saurait repérer.

Les Canonniers sédentaires sont appelés à jouer un rôle dans cette défense basée sur les principes nouveaux; ils seront certainement à la hauteur de la tâche prévue pour eux, car ils ont ces traditions glorieuses et cet esprit de corps qui font les troupes d'élite.

Ils sont la gloire de Lille. Dans cette contrée où l'amour des uniformes est porté à l'extrême, la grande cité flamande possède seule un corps de citoyens armés, équipés, exercés au même titre que les troupes régulières. Certes, il y a bien partout des sociétés musicales ou autres dotées de vêtements militaires et armées de sabres, mais

elles n'ont pas de consécration officielle et sont simplement tolérées. Ainsi Roubaix possède une musique dont tous les exécutants sont habillés en artilleurs, avec des armes éclatantes et des aigrettes; Tourcoing a donné à ses musiciens l'uniforme de la cavalerie légère, mais les seuls et vrais musiciens militaires sont ceux des canoniers sédentaires de Lille.

Le concours de ces braves gens ne sera pas inutile. L'étendue du camp retranché est énorme; sans atteindre un développement comparable à la ceinture des forts de Paris ou de Lyon, il y a encore plus de 55 kilomètres de circuit. Plus de 300,000 habitants vivent dans l'intérieur des forts. Sous le canon même de la place sont Roubaix, Tourcoing, Wattrelos et Armentières. On aurait évidemment englobé ces énormes villes dans le camp retranché, si leurs derniers quartiers n'étaient placés à la frontière même et dominés par les hauteurs belges.

Quelle que soit la ligne d'invasion adoptée par les Allemands, s'ils venaient à violer la neutralité de la Belgique pour entrer chez nous, par Anor, par Maubeuge ou par Valenciennes, ils seraient obligés de compter avec Lille, réduit principal de la défense au nord et, en même temps, excellente base d'offensive pour nos armées si elles

devaient tenter d'atteindre l'ennemi vers les sources de la Senne ou lui enlever la possession de Bruxelles. Les chemins de fer de Courtrai et de Tournai sont les lignes indiquées pour une opération de ce genre.

L'arrondissement entier de Lille est comme une forteresse engagée sur le territoire voisin, un véritable bastion par sa forme, bastion d'étendue démesurée. Le secteur nord-ouest, le moins menacé, est gardé sur toute sa longueur par l'étroit et profond fossé où coule la Lys ; au nord et à l'est, une série de petites hauteurs, sur lesquelles sont bâtis Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Watrelos, Toufflers, Willems, Camphin-en-Pévèle, forme une succession de positions excellentes ; la vallée marécageuse de la Marcq, parallèle à la frontière jusqu'aux environs de Lannoy, est une seconde ligne puissante. De nombreuses batailles ont eu lieu pour défendre cette partie du territoire. Il suffit de citer Mons-en-Pévèle, Bouvines, Fontenoy (près de Tournai), Tourcoing et les nombreux sièges de Lille.

Lille occupe la gorge de ce bastion naturel. Il n'y a que trois lieues de ses remparts de l'ouest à Armentières, où la Lys sépare la France de la Belgique ; trois lieues de ses remparts de l'est à la sortie de France du chemin de

fer de Bruxelles ; trois lieues encore à la frontière vers Wattrelos. De tout temps, la ville a donc été le but des envahisseurs venant des Pays-Bas.

Lille passait jadis pour une place imprenable ; il n'y a pas trente ans encore, quand on devait détruire le front sud pour envelopper Wazemmes, Esquermes et Moulins dans les remparts, on se bornait à une série de bastions d'un tracé fort simple contrastant avec ce qui restait de la vieille ceinture où Vauban a déployé un luxe inouï de défenses accessoires en avant du fossé d'enceinte. La citadelle conservée, on espérait résister à une armée immense. L'exemple de Strasbourg montre quel aurait été le sort de Lille si l'ennemi n'avait pas rencontré Faidherbe à Bapaume et à Pont-Noyelles.

L'enceinte de Lille n'a donc plus aucune valeur ; malgré le génie de son créateur, il a bien fallu se rendre à l'évidence. Alors on a doté la place d'une ceinture de forts détachés.

Les rares intumescences qui dominent la grande plaine ont été occupées ; elles sont couvertes par le fort d'Englos, la batterie de Prêmesques, les forts du Vert-Galant, Bondues et Mons-en-Barœul, la batterie du Camp français, les forts de Sainghin ou de Bouvines et de Seclin.

Le *fort d'Englos* est situé au-dessus d'Hau-bourdin, à 50 mètres d'altitude (la Deûle est à 19 mètres en amont de Lille, à 17 en aval), sur une légère éminence qui commande une énorme étendue de pays, bien au delà d'Armentières, dont on voit se dresser les nombreuses cheminées d'usine. Situé à 5,300 mètres des remparts, il bat à la fois les chemins de fer de Béthune, d'Armentières à Lens et de Lille à Calais. Le pays aux environs est très peuplé, de nombreux villages se pressent autour du fort.

A trois kilomètres au nord est la *batterie de Prêmesques*, située entre Prêmesques et Pérenchies, à 6,200 mètres de la citadelle. Cette batterie maîtrise le chemin de fer de Calais et bat le pays bien au delà d'Armentières, empêchant ainsi l'occupation de cette ville, ou tout au moins la rendant très périlleuse.

Au nord-est de Prêmesques est le *fort du Vert-Galant*. A l'est, le *fort de Bondues*, bâti sur la dernière pointe de la petite chaîne de coteaux bas qui commence au mont d'Halluin et se prolonge par Roncq et Linselles. Ce fort n'est pas dans une situation très avantageuse, car Bondues, le Mont, Linselles et le Haut-Mont de Mouvaux le commandent. Certains points, situés à trois kilomètres à peine, sont de 20 mètres plus élevés. Il y a là

une faute, imposée peut-être par le voisinage des deux grandes villes de Roubaix et de Tourcoing.

Le fort de Mons-en-Barœul est à 6 kilomètres du précédent et à 3,200 mètres seulement de l'enceinte de Lille, grosse erreur à laquelle on doit remédier par la création d'autres ouvrages. Bâti à la cote 45 et commandé au nord-est par les hauteurs qui s'étendent entre Croix et Lannoy, il maîtrise les voies ferrées de Courtrai et de Tournai.

Plus au sud s'élève la batterie du Camp français de 1792. De toutes les défenses, c'est, avec le fort de Seclin, celle qui a le champ le plus libre ; il n'y a pas d'habitation dans cette vaste plaine ondulée.

Le fort de Sainghin ou de Bouvines, du nom de la célèbre bataille livrée sur ce point, est situé sur un mamelon de 52 mètres, au pied duquel coule la Marcq, dans une excellente position, grâce à la rivière, aux marais et au courant de Sainghin qui en défendent les approches. Il n'est dominé d'aucun point ; en face, Camphin-en-Carembault atteint à peine la même hauteur au-dessus de la Marcq. Le fort commande les chemins de fer de Lille à Valenciennes et de Douai à Tourcoing.

A 8,200 mètres du fort de Bondues est la prin-

cipale défense au sud, le *fort de Seclin*, bâti à onze kilomètres du fort d'Englos. C'est le plus considérable de tous, il s'élève à 44 mètres et bat toute la plaine sur les deux rives de la Deûle. Il est commandé, il est vrai, par le massif de hauteurs du pays de Pévèle. Le « Mont », qui s'élève à 107 mètres, n'est qu'à 8,500 mètres. Mais la vallée de la Scarpe, inondée en temps de guerre, serait un obstacle pour l'envahisseur. D'ailleurs, on serait forcément amené à défendre le massif de Pévèle par des travaux de fortification passagère, si une invasion se fait par le sud-ouest.

Quant à l'étendue du secteur entre Seclin et Englos, on peut l'expliquer facilement ; en tendant les écluses de Cantelieu, on inonde toute la vallée de la Deûle jusqu'aux environs de Don, ce qui rendrait le passage difficile ; cependant, il serait bon d'occuper les hauteurs de Santes qui couvrent le nœud de chemins de fer, si important, de Wavrin — Don-Sainghin.

Tel est le système de défenses qui constitue aujourd'hui le camp retranché de Lille. Le point faible est la trop grande proximité des forts de l'est et du rempart.

Il ne faudrait point chercher dans ces forts l'aspect pittoresque des ouvrages qui défendent

d'autres places, la nature plane du pays ne se prête guère à la hardiesse des travaux. Ce sont d'énormes taupinières gazonnées que rien ne signalerait sans le pavillon tricolore qui, le dimanche, flotte au sommet des terrassements. Les remparts et la citadelle de Vauban donnent un caractère autrement guerrier au paysage !

Vers la Belgique, la petite rivière de Marcq est comme le fossé de la grande place de guerre. Bien petit ruisseau, au cours lent, mais dont le rôle militaire fut considérable jadis. Il naît à Mons-en-Pévèle, passe à Cysoing au pied du monument commémoratif de Fontenoy, coule sous le pont de Bouvines et finit dans la Deûle, entre Lille et Tourcoing, c'est-à-dire près de deux sites célèbres par les victoires de nos armées. Du haut de la butte de Mons-en-Pévèle, on domine les plaines glorieuses de Denain et de Lens.

J'ai refait, ce matin, le pèlerinage à ces lieux fameux en allant visiter la gare d'Ascq, tête de ligne projetée du chemin de ceinture des forts de Lille. Ascq est à la jonction du chemin de fer de Douai à Orchies et de la ligne de Lille à Bruxelles, au sein de plaines ondulées dont les dépressions humides recèlent d'abondantes sources. Une route se dirige de là sur Bouvines, par le village de

Sainghin, en traversant un plateau nu où les troupes de la Révolution avaient un camp en 1793. Le nom de Camp français est resté aux abords d'un tumulus appelé mont des Tombes.

Le fort de Sainghin ou de Bouvines est établi à 1,200 mètres à peine du pont de Bouvines sur



la Marcq; la rivière est un étroit chenal, mais ses bords marécageux seraient aujourd'hui encore un obstacle. Le pont actuel a succédé aux passages en charpente que tant d'armées ont franchi. Aussitôt commence l'humble bourg, formé d'une rue unique bordée de maisons en brique peinte, très basses, couvertes de tuiles rouges. Aucune de ces demeures n'est contemporaine de la grande journée du 27 juillet 1214. La rue est en pente

assez rapide ; au sommet de la côte s'élève une église gothique, postérieure à la bataille fameuse. Tout auprès, à côté du poids public, se dresse une pyramide tronquée en pierre d'Ecaussine, portant la date de la victoire de Philippe-Auguste.

Des abords de la pyramide, on découvre tout le terrain sur lequel eut lieu la terrible mêlée, depuis Gruson où les bandes de Salisbury s'appuyaient à la Marcq, jusqu'à Bourghelles où le comte Ferrand de Flandre commandait l'aile gauche. Entre Gruson et Bourghelles, la plaine se relève peu à peu, se mamelonne ; sur une de ces ondulations nues se dresse une croix isolée ; près de là se tenait l'empereur Othon.

L'ennemi avait donc les hauteurs pour lui ; Philippe-Auguste, au contraire, était dans une situation dangereuse, car il avait à dos la Marcq, rivière qui n'était pas aussi régulièrement encaissée que de nos jours. Ses troupes étaient moins nombreuses ; le succès fut cependant éclatant, grâce aux milices françaises.

Tout fut épique dans cette journée de gloire ; on connaît l'allocution du roi offrant de marcher sous les ordres d'un autre chef s'il en était un plus digne. Si la chevalerie fit merveille en chargeant aux ailes, les milices de Picardie et d'Artois,

guidées avec une science réelle, enfoncèrent au centre les troupes impériales. La patrie française s'affirmait pour la première fois, consciente de son droit et de sa force.

On rêverait d'un autre monument que la simple pyramide de Bouvines. Après avoir employé tant de marbre et de bronze à ériger des souvenirs de nos défaites, ne pourrions-nous rappeler plus dignement cette pure et glorieuse victoire ?

A quelques centaines de mètres de Bouvines, dans la petite ville de Cysoing, est une autre pyramide, dont l'art raffiné et maniéré donnerait la date, si l'on ne savait déjà qu'elle a été érigée en souvenir de la victoire de Fontenoy. Elle n'est point sur le terrain même de la lutte : Fontenoy est à cinq lieues de là, sur le territoire belge, mais avant la bataille, l'armée royale était venue à Cysoing, Louis XV y avait établi son camp. Après le combat, le roi était retourné à l'abbaye de Cysoing ; les moines, pour célébrer son triomphe, élevèrent dans leur jardin un monument commémoratif.

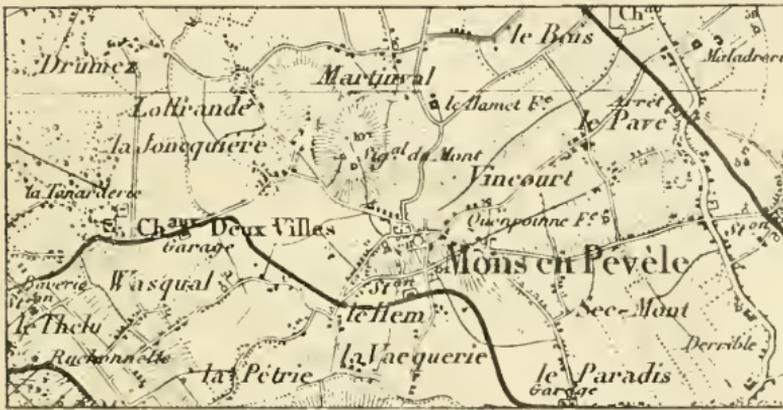
L'abbaye a été supprimée, les jardins ont été vendus, le monument est aujourd'hui au milieu des champs, loin de tout chemin ; pour m'y ren-

dre, j'ai dû traverser un estaminet. C'est une pyramide supportée par un piédestal triangulaire, aux flancs arrondis par des lignes souples, où des ornements délicats sont sculptés. Des dauphins flanquent les angles, la pyramide semble s'élaner d'un vase écussonné aux trois fleurs de lis ; au sommet s'épanouit une fleur de lis en cuivre ciselé et doré.

A mi-hauteur trois cartouches portent comme inscription : « Au roi ! — A la paix ! — Au bonheur ! » Rien ne rappelle le glorieux maréchal de Saxe ni les officiers qui prononcèrent le fameux : « Après vous, messieurs les Anglais ! » Par contre, les noms de l'architecte qui, de nos jours, restaura le monument, du préfet qui administrait alors le département du Nord et de l'entrepreneur de la maçonnerie ont été scrupuleusement gravés.

Des abords de ce gracieux échantillon du style Pompadour on a, par les belles journées, assez rares en cette contrée, une vue fort étendue jusqu'au château d'Antoing, bâti au cœur du champ de bataille de Fontenoy. Du côté de la France, au milieu des plaines, surgit une butte isolée, le Mons-en-Puelle des vieilles chroniques françaises, le Mons-en-Pévèle des Flamands. Ce monticule serait partout ailleurs une taupinière ; ici, dans

ce plat pays du Pévèle, il prend l'aspect d'une colline. Pour l'atteindre, la route est longue, on doit traverser pendant deux heures des champs nus, séparés par des chemins bordés de maisons basses où bat sans cesse le métier des tisserands. Peu à peu la campagne devient agreste, des prés, des ruisseaux, des haies, des petits bois



couvrent le pays jusqu'aux abords du mont. Sur un premier ressaut est le bourg de Mons-en-Pévèle; en arrière, s'arrondit la croupe cotée 107 mètres sur les cartes; c'est-à-dire le point culminant de la région.

C'est un observatoire incomparable. Sauf une ligne de quinze ormeaux sur l'un de ses flancs, la colline est entièrement nue, les talus du « mont » sont en pente raide. Une telle position militaire

semble inexpugnable. Lorsque Philippe le Bel, en 1304, voulut attaquer les Flamands, il les trouva fortement installés près de Pont-à-Marcq; ne voulant pas les attaquer dans cette situation, il vint étudier le pays, monta sur le mont pour le reconnaître et se retira. Les Flamands allèrent s'installer au sommet, s'y retranchèrent et attendirent l'attaque, celle-ci ne s'étant point produite, menacés d'ailleurs par les mouvements enveloppans de l'armée française, ils tentèrent une attaque d'abord victorieuse, puis furent complètement battus après une des plus ardentes mêlées de cette époque guerrière.

Aucun monument n'a été érigé sur la colline fameuse; pour les habitants elle commémorerait une défaite de leurs aïeux, mais un souvenir de la bataille est resté. Sous le village même, la colline se creuse en un grand cirque planté d'ormes admirables. C'est évidemment l'œuvre de l'homme; ce ravin circulaire est trop régulier. On l'appelle le *Parolan* parce que, dit une légende, il aurait été creusé par un *pas* du cheval de *Roland*. D'autres veulent que ce nom vienne des *paroles* échangées entre Philippe le Bel et les chefs flamands pour la préparation de la paix. Là, en effet, eut lieu la solennelle entrevue. Aujourd'hui le *Parolan* sert d'arène pour les carrousels, si popu-

laïres dans cette contrée, et Mons-en-Pévèle n'a gardé de sa belliqueuse histoire que la passion pour les sauglants jeux de coqs.

Du haut du mont, la vue est immense. Par les belles journées d'automne on découvre jusqu'au mont Cassel, autre colline célèbre par les luttes du moyen âge, derrière laquelle s'étendent les plaines d'Hondschoote. Nulle part au monde on ne verrait, d'un seul regard sur l'horizon, autant de villes, de bourgs, de villages et de champs historiques. C'est, en raccourci, toute l'histoire de la France. Cassel, Bouvines, Lens, Denain, Fontenoy apparaissent nettement aux regards, formant comme une ceinture de victoires ou de grands faits guerriers à l'historique colline de Mons-en-Puelle. Ces fumées sombres, là-bas, c'est Tourcoing, où nos jeunes armées révolutionnaires furent vainqueurs; plus loin, en de confuses campagnes, c'est Courtrai qui vit la honteuse journée des Éperons. La plaine de Lens commence au pied même de la colline, mais combien transformée ! Les puits à houille la couvrent de fumée noire, partout courent les locomotives. A la fumée encore l'on reconnaît Denain. Plus loin, par delà Douai, s'estompent des pentes supportant le plateau de Bapaume. Plus près, des taches noires

s'étendent sur le sol, couvrant de vastes espaces de pays ; ce sont les futaies de la forêt de Saint-Amand, au milieu desquelles tomba l'héroïque Dampierre, où s'accomplit la trahison de Dumouriez.

D'ici à l'Escaut, il n'est pas un hameau, pas un pont, pas un coteau où ne se soit livré un combat ou une escarmouche durant cette campagne de 1792, dans laquelle la plus grande partie des futurs généraux de la République et de l'Empire reçurent le baptême du feu.

A l'est, des lignes vaporeuses indiquent les collines du Hainaut, au milieu desquelles est Wattignies.

Aujourd'hui le calme s'est fait : une prodigieuse activité industrielle a transformé le pays ; la *ceinture de fer* de Vauban a perdu la plupart de ses anneaux par le démantèlement des places fortes ; Valenciennes, Bouchain, Douai, Arras, Cambrai ont jeté bas leurs remparts ; Condé va détruire les siens. Mais on distingue vers Lille, sur les ressauts de terrain fermant le bassin au milieu duquel s'étend la grande cité flamande, de grands monticules de verdure aux formes régulières : ce sont les forts modernes. Au confluent de la Scarpe et de l'Escaut, on peut deviner d'autres ouvrages établis sur le site fameux du camp de Maulde. Si

jamais une guerre ramenait ici les hostilités, la seule trouée où pourrait s'engager l'ennemi serait vers Mons-en-Pévèle, sur ces hauteurs qui dominent les plaines de Bouvines, de Lens et de Denain.

---

## IX

### L'AGRICULTURE DANS LE NORD

Les troupes et les betteraves. — Porte-graines. — La sélection à la station agricole de Cappelle. — La betterave riche à l'étranger. — La crise sucrière en France. — Essais de MM. Violette et Desprez. — Comment on crée une plante. — La loi sur les sucres. — Défaite de la routine. — Visite à la station agricole. — La campagne du Pévèle. — Cultures en Flandre. — L'agriculture dans le Nord. — Orchies.

Orchies. Novembre.

Lorsque je suivais chaque année la garnison de Lillé à ses manœuvres d'automne, les premières opérations avaient lieu entre Mons-en-Pévèle et Orchies, où l'on rencontrait la garnison de Valenciennes. Pays plantureux s'il en fut, mais les pauvres colonels ne s'y aventureraient guère sans trembler. La population n'est pas farouche, loin de là, et la petite guerre restait guerre pour rire, mais la grave question des dégâts se dressait, le pays tout entier devait être considéré comme infranchissable.

Cependant les blés étaient rentrés, les pavots-

œillettes assez rares — car cette culture, très répandue en Artois, est moins commune en Flandre — disposés en *faisceaux* ou *monts*, formaient de longues rangées parallèles que l'on était toujours tenté de prendre pour une troupe ennemie déployée ; les fourrages artificiels que l'on peut difficilement laisser étalés sur le sol dans un climat aussi humide, s'alignaient en moyettes, il y avait donc peu à craindre dans les espaces récoltés. Hélas ! ces étendues sont bien restreintes ici, la campagne est couverte de vastes champs où croît une plante singulière, haute hampe couverte de graines rugueuses, d'aspect assez laid.

Cette plante, richesse du pays, est aussi aujourd'hui une des richesses de la France : c'est la betterave, mais une betterave sélectionnée avec un soin extrême, afin de donner des graines qui produiront des racines d'une grande richesse saccharine. Toute cette région, entre Mons-en-Pévèle et la frontière belge, se livre à la production de la semence de betteraves. La petite ville d'Orchies est devenue le centre de ce commerce pour la France. Dans les environs est la ferme de Wattines, commune de Cappelle, d'où est parti le grand mouvement dont le résultat fut la création de variétés de racines françaises pouvant rivaliser en richesse saccharine avec les espèces les plus répu-

tées de l'étranger et permettre à nos agriculteurs d'alimenter avantageusement les sucreries françaises.

Cette « station agricole de Cappelle », longtemps œuvre particulière, a rendu de grands services ; aussi a-t-elle été rattachée au ministère de l'agriculture en 1888. Mais son créateur, M. Florimond Desprez, continue, sans aucune rémunération de l'État, à diriger l'œuvre entreprise par lui il y a environ quarante ans, avec le concours d'un savant éminent, aujourd'hui décédé, M. Violette, professeur de chimie agricole et industrielle à cette faculté des sciences de Lille, où Pasteur professait avec éclat.

L'attention de MM. Desprez et Violette se porta, dès le début de leurs travaux, sur les moyens de cultiver industriellement la betterave riche en sucre. Un préjugé voulait que cette culture, très productive en Allemagne, fût impossible chez nous, préjugé poussé à tel point que certains fabricants obligeaient les cultivateurs à n'employer pour leur semis que des graines de betterave acclimatées depuis cinq ans.

« Or, dit M. Desprez dans une note fournie au jury de l'exposition de 1889, voici en quoi consistait cette prétendue acclimatation : on allait, disait-on, chercher en Allemagne des graines de

betteraves riches : on les semait en France et l'on choisissait dans la récolte les sujets les plus vigoureux pour en faire des porte-graines.

« Au bout de deux ans, on avait de la graine de betteraves acclimatée d'un an. En répétant la même opération avec cette graine, on obtenait, après quatre ans, de la graine acclimatée de deux ans et ainsi de suite; donc, pour arriver aux graines ayant huit ans d'acclimatation, celles qui étaient les plus recherchées, il fallait répéter les mêmes cultures pendant seize années. On obtenait par ce procédé des betteraves pauvres, sortant de terre, ne possédant plus les caractères de la betterave à sucre, en un mot des betteraves dégénérées. »

Grâce à cette erreur, l'industrie sucrière en France était en décadence. Il fallut la réforme fiscale de 1884, modifiant l'assiette de l'impôt sur les sucres, pour amener les fabricants à rechercher la betterave riche. D'après cette loi, les sucres sont imposés à raison de la quantité de betteraves mises en œuvre, d'après un rendement en sucre déterminé, de manière à permettre aux fabricants d'obtenir des excédents indemnes de tout droit.

Les études poursuivies par MM. Desprez et Violette avaient heureusement préparé le terrain pour

l'application de cette loi bienfaisante dont les effets ont dépassé toutes les prévisions.

Mais que de peines pour arriver au but !

La sélection, patiemment poursuivie à la suite des recherches de M. Violette sur l'analyse chimique des porte-graines, ne tarda pas à produire ses fruits. La modeste station de Cappelle, devenue en 1872 un laboratoire pour cette analyse, grandit à tel point que, pendant la campagne 1876-1877, on fit 323,000 analyses, soit 3,000 par jour ; on aurait pu en faire 10,000. Devant les résultats, les autres producteurs de graines suivirent l'exemple en établissant des laboratoires. Et les savants agronomes de Cappelle eurent la joie de voir les Allemands nous imiter, eux qui, jusqu'alors, avaient passé pour nos maîtres. M. Violette avait analysé la betterave par la liqueur cuivrique, les grandes maisons allemandes, « ne voulant pas avoir l'air de copier ce qui se faisait en France, ont pris comme base l'analyse saccharimétrique ».

Depuis lors, d'autres systèmes pour l'analyse des betteraves ont été préconisés et employés, sans offrir d'avantages.

Ce n'était pas tout que pouvoir reconnaître la richesse future de la betterave par l'analyse des porte-graines, il fallait encore indiquer les varié-

tés qui s'approprièrent le mieux aux sols choisis pour la culture. On créa pour ainsi dire trois variétés que l'on cultiva en grand dans les fermes de l'exploitation de Cappelle, en ayant soin de ne mettre qu'une espèce dans chaque ferme. Chaque année, on réunissait des cultivateurs et des fabricants de sucre sur les champs d'expériences ; les betteraves étaient arrachées devant eux, les analyses faites sous leurs yeux. « On démontrait aux cultivateurs qu'ils pouvaient obtenir des rendements élevés et rémunérateurs avec la betterave riche, et aux fabricants tous les avantages qu'ils avaient à les employer. *Ces tentatives restaient sans succès et la maison Desprez se voyait obligée de livrer ses graines riches à l'étranger.* »

Pour triompher de la routine, il fallut créer des champs d'expériences dans la plupart des contrées betteravières de la France et de l'étranger. Enfin l'évidence triompha des préjugés : la graine de Cappelle donnait des betteraves aussi riches que celles de toute autre région. Certaines espèces produisaient de 13 à 16 p. 100 de sucre avec des rendements semblables en poids à ceux de la betterave ordinaire. La Société des agriculteurs du Nord, qui suivit les essais en 1882, proclama hautement ces résultats. Depuis lors on a fait mieux : la richesse a atteint jusqu'à 20 p. 100.

Cependant, telle est la force de la routine, même dans ce pays de progrès agricole, qu'il fallut la loi de 1884 pour que l'on se décidât à employer la graine sélectionnée.

Dès la première année, dit le rapporteur de l'exposition, cette culture fut mise en pratique sur tout le territoire. Le succès fut complet, et désormais la culture de la betterave riche entra dans le domaine de la pratique. Nous pensons qu'une grande part de ces résultats est due aux recherches poursuivies depuis plusieurs années à la station de Cappelle. Depuis longtemps, cette station avait indiqué la marche à suivre, la nature des graines à employer suivant la nature du sol ; elle avait prouvé les avantages de cette culture ; la voie était toute tracée, l'industrie a pu y entrer sans tâtonnements et marcher à coup sûr.

J'ai tenu à résumer l'historique d'une des plus grandes réformes agricoles de ce temps avant de raconter ma visite à cette station de Cappelle, qui vit un si bel exemple de ténacité et de préscience.

Watines, où m'a gracieusement invité M. Desprez, est une vaste ferme placée devant une belle villa d'où la vue s'étend sur la campagne plantureuse, à peine fermée par les petites hauteurs de Mons-en-Pévèle et le renflement qui borde le ruisseau de Coutiche, humble ligne de faite entre la

Marcq, c'est-à-dire la Lys, et la Scarpe, c'est-à-dire l'Escaut. A l'écart de l'habitation et de la ferme, un bâtiment élégant, aux larges baies, orné de carreaux céramiques émaillés portant, telles des armoiries, une betterave ornée de son bouquet de feuilles. C'est la station agricole, où quelques femmes et adolescents, sous la direction d'un ingénieur de l'Institut agronomique, travaillent au triage des betteraves, des pommes de terre et des épis destinés à la reproduction.

Après une première et courte visite à ce laboratoire, M. Desprez me conduit dans un vaste enclos où se font les expériences de culture. Ici les surprises commencent. On me montre un champ de blé où les grains ont été plantés un à un, à un pied environ de distance. Choisis avec soin, les grains sont destinés à fournir des semences d'une pureté absolue. On comprend combien est coûteuse cette culture qui tient plutôt au jardinage. Une année la gelée détruisit un champ de un hectare; ce fut une perte sèche de 4,000 francs.

— Comment faites vous la sélection? demandai-je à M. Desprez.

— On choisit les plus beaux épis d'une variété ayant exactement la même forme, les mêmes caractères, me répond le savant agronome; dans ces épis l'on prend les plus beaux grains que l'on sème un à un. La récolte de

ces grains choisis sert à produire la semence pour être semée en seconde année, puis à reproduire en troisième année des grains propres à être semés en grande culture.

Chaque année les mêmes soins sont donnés à la sélection.

Le point important, pour augmenter la production des céréales, est de créer des variétés à paille assez raide et assez résistante pour éviter la verse dans les terrains fertiles et recevant beaucoup d'engrais.

Dans une autre partie de l'enclos, M. Desprez me conduit devant des châssis et me montre des tiges de betteraves provenant d'essais tentés en vue de se rendre compte de mirifiques inventions dont on parle beaucoup en ce moment. Afin de réaliser de fortes économies sur les racines destinées à la plantation pour la graine, d'audacieux novateurs ont préconisé de bouturer ou greffer les betteraves, de les sectionner comme on le fait pour les pommes de terre. M. Desprez me semble plutôt sceptique à l'égard de ces nouveautés. Mais il veut bien m'expliquer les procédés dont il se fait un devoir de tenter l'essai.

— Voulez-vous bouturer? me dit-il. Choisissez dans une race une betterave ayant les meilleurs caractères de l'espèce, la plus belle forme, la plus haute teneur saccharine, la chair la plus dure, etc.

Cette betterave est placée en terre au printemps, afin de favoriser l'émission de jeunes pousses qui sont détachées de la plante mère pour être bouturées. Ces boutures sont laissées en terre jusqu'à reprise complète, puis placées en pleine terre où elles se développent et donnent naissance à une racine principale rappelant, plus ou moins, par sa forme, celle de la plante mère.

Les betteraves ainsi obtenues sont arrachées à l'automne, puis replantées au printemps suivant pour donner des graines.

Il arrive souvent qu'une partie de ces boutures donne des graines l'année de bouturage, mais alors on n'obtient qu'une racine ressemblant plutôt à un navet qu'à une betterave.

Les graines ainsi produites ont été formées au moyen des réserves alimentaires du sujet et des éléments puisés dans le sol et l'atmosphère. Le sujet, étant de dimension très réduite, n'a pu contribuer que pour une faible part à la transmission des caractères essentiels de la plante dont il provient. Ces caractères sont beaucoup plus soumis aux influences extérieures que lorsqu'on emploie un reproducteur d'un poids élevé qui, par les nombreux éléments nutritifs qu'il renferme, est dans les meilleures conditions pour transmettre ses qualités aux produits qui en découleront.

Ce procédé, essayé par nous depuis cinq années consécutives, ne nous a donné aucun résultat. Les betteraves obtenues n'ont guère une plus belle forme et sont d'une teneur en sucre beaucoup moins régulière que celles produites par la première méthode de sélection. S'il en était autrement, on ne comprendrait pas l'emploi de mères d'un poids élevé.

— Et le greffage, demandai-je à M. Desprez, que donne-t-il ?

— Cela, c'est une autre affaire. Vous prenez sur la betterave d'élite, au moyen d'une petite gouge, des morceaux du collet portant un œil que l'on transporte sur d'autres betteraves de qualités inférieures après y avoir pratiqué une entaille destinée à recevoir le greffon.

La reprise se fait comme dans le greffage ordinaire, on l'entoure des mêmes soins, on obtient des graines dans le courant de l'année.

Lorsqu'on y réfléchit, on s'aperçoit vite que ce procédé ne peut présenter aucun avantage ; on ne voit pas en effet, lorsqu'on a une bonne betterave, l'intérêt qu'il y a à la faire développer sur des racines de moins bonnes qualités.

— Alors vous préférez le sectionnement ?

M. Desprez eut un sourire légèrement ironique et me répondit :

— Je le préfère au bouturage et au greffage, mais sans y voir un progrès bien sérieux. Le sectionnement consiste à couper la racine de choix en bandes longitudinales ; chacune de ces bandes, plantée séparément au printemps, constitue, après reprise, une plante mère. On obtient ainsi davantage de graines, mais pour les causes d'infériorité que je vous ai indiquées à propos du bouturage, elles donnent de moins bons produits que si le sujet reproducteur avait été laissé entier.

En somme, le procédé de plantation d'une racine entière, analysée au laboratoire et reconnue riche en sucre, est celui que l'on continue à appliquer. Tous les efforts de la station tendent à rechercher les sujets les plus riches en sucre et à les classer selon les sols et les procédés de culture, selon leur emploi à la distillerie ou à la sucrerie. On s'efforce de créer des races fournissant le sucre au plus bas prix de revient.

Les études recherchent encore l'influence exercée par l'espacement donné à la betterave pendant le cours de sa végétation, sur son rendement en poids et en sucre, le rôle des matières alimentaires de la betterave dans la nutrition des animaux, le choix des meilleures variétés fourragères.

Nous retournons au laboratoire. M. Desprez me montre les racines déjà choisies sur le champ de la récolte et disposées sur des tablettes pour un nouvel examen. Celui-ci fait, chaque betterave est creusée au moyen d'une gouge qui enlève un cylindre semblable à celui fait dans les fromages de gruyère pour la dégustation. Ce cylindre fournit des parcelles prises au cœur de la racine et qui sont soumises à l'analyse pour constater la teneur du sujet en sucre, matières sèches, etc. Si celui-ci est reconnu assez riche, il est mis en silos et planté au printemps. Sa graine produit des bet-

teraves ayant 1 à 2 p. 100 de sucre en plus que celles venant de graines dont les mères n'ont pas été analysées.

La production de la graine de betterave sélectionnée étant aujourd'hui entrée dans la phase pratique, M. Desprez a tourné ses efforts vers une autre plante industrielle, ou plutôt vers une plante dont la valeur industrielle a mis longtemps à se révéler en France : la pomme de terre. Appliquant les belles expériences de M. Aimé Girard, M. Desprez a voulu doter l'agriculture de variétés nouvelles, moins sujettes que nos espèces culinaires à la maladie appelée *phytophthora infestans*. Depuis 1889, la station de Cappelle a porté ses recherches sur les points suivants :

1° Les meilleures variétés industrielles, c'est-à-dire celles produisant le plus de féoule à l'hectare ;

2° Les espèces pouvant servir à l'industrie et au besoin à la grosse consommation ;

3° Les variétés comestibles les plus recommandables ;

4° Les espèces résistant le mieux à la maladie ;

5° L'influence de la sélection physique et de la richesse en féoule sur la quantité et la qualité des produits ;

6° L'avantage ou l'inconvénient à planter des tubercules sectionnés ou entiers ;

7° Les moyens à employer pour hâter la maturité des variétés tardives.

8° L'influence de l'écartement sur la récolte.

9° L'influence de l'endroit d'où provient le plant sur l'abondance et la qualité de la récolte ;

10° L'influence de la sélection sur l'amélioration de la race.

Ces recherches présentaient des difficultés sans nombre. M. Desprez me les émunérait ainsi :

— La richesse en fécule de la pomme de terre est très variable : non seulement elle diffère d'une variété à l'autre, mais les tubercules d'une même touffe, produits sur le même plant, présentent entre eux des différences de constitution très grandes. On a songé de suite à prendre les meilleurs, les plus riches en fécule, pour la reproduction, afin d'améliorer les variétés. Mais lorsqu'on a voulu doser leur richesse pour les garder comme semence, on s'est aperçu que la fécule n'était pas accumulée dans les tissus avec la même régularité que le sucre dans la betterave.

La partie la plus riche en fécule est celle qui se trouve immédiatement au-dessous de l'épiderme ; la moins riche est la zone du milieu ; indépendamment de cela, si l'on divise par un plan vertical un tubercule dans le sens de la longueur en trois parties égales, l'une comprenant le sommet, la 2<sup>e</sup> le milieu, la 3<sup>e</sup> la base, on trouve généralement que la 3<sup>e</sup> partie renferme le plus d'amidon, puis vient le sommet et en dernier le milieu ; d'autres fois on trouve exactement le contraire ; si l'on ajoute en plus que la forme des tubercules varie beaucoup, on comprendra facilement que, dans ces condi-

tions, il est impossible d'appliquer la méthode chimique à la sélection de la pomme de terre.

On l'applique cependant, mais d'une manière indirecte. On a reconnu qu'il y a une relation assez étroite entre la densité du tubercule et sa richesse en fécule : plus un tubercule est dense, plus il renferme de fécale. Si, dans un bain ayant une densité déterminée correspondant à une certaine teneur en fécule, on plonge des tubercules bien débarrassés de toutes particules terreuses, ceux qui iront au fond du bain auront une densité supérieure à celle du liquide, ceux qui resteront à la surface une densité inférieure et par conséquent une richesse en fécule moins élevée. En ayant ainsi une série successive de bains, on arrive de cette manière à déterminer, à l'aide de la densité, la richesse en fécule des tubercules et à pouvoir les conserver pour la semence. Les études faites ne sont pas encore assez concluantes pour permettre d'avoir sur ce point des données certaines.

— Avez-vous au moins obtenu des résultats agricoles importants, après tant d'efforts ?

— Oui, répond M. Desprez. Nous avons pu créer des variétés industrielles telles que la *Géante bleue*, la *Jaune ronde*, dont les rendements en poids atteignent plus de 50,000 kilogr. à l'hectare, avec une richesse en fécule anhydre dépassant 20 p. 100 et des espèces culinaires excellentes donnant un produit double de celles que l'on cultive généralement en France, où l'on commet l'erreur économique de ne vouloir manger que des pommes de

terre à chair jaune, tandis que certaines espèces à chair blanche, donnant un rendement beaucoup plus élevé, sont certainement d'aussi bonnes qualités.

Et mon savant cicerone, emporté par son sujet, me dit, quand nous sortons de son laboratoire :

— Dites le bien haut : devant la concurrence universelle qui nous menace, il faut, pour que notre agriculture puisse vivre, qu'elle produise les rendements maxima avec le plus bas prix de revient.

Pour obtenir ces grands rendements, avec le blé par exemple, il faut disposer l'assolement de façon à ce qu'il vienne après deux plantes sarclées ou industrielles. Parmi ces plantes, nous n'avons guère le choix, il ne nous reste que la betterave et la pomme de terre ; les autres ayant disparu plus ou moins complètement devant la concurrence des produits étrangers, ne comptent plus ; aussi y a-t-il pour notre agriculture nationale une question de vie ou de mort à ce que la culture de ces deux plantes soit soumise à une législation favorable à leur extension.

En semant le blé après betteraves ou pommes de terre ou *vice versa*, ou après deux plantes sarclées (celles qui peuvent recevoir des façons culturales répétées pendant le cours de leur végétation), on obtient en culture intensive un produit en grain plus élevé de 10 quintaux à l'hectare que lorsqu'on le fait revenir seulement après une plante sarclée ou une autre céréale, ou après une plante sarclée qui aurait été précédée d'une récolte de céréale. Les nombreuses expériences que nous

avons faites à ce sujet ont été confirmées d'une façon absolue en grande culture, où nous avons adopté cet assolement.

Je prends congé de M. Desprez pour aller parcourir une autre partie de ce Pévèle, dont l'agronome de Cappelle, par son exemple, a fait une des plus riches contrées de l'opulent département du Nord.

Si les environs immédiats de Cappelle ont vu disparaître les rideaux d'arbres qui jadis faisaient du pays un véritable bocage, il reste assez d'arbres encore pour parer la plaine de quelque grâce. On l'apprécie surtout lorsque l'on vient des environs de Douai, Valenciennes et Cambrai. Là-bas, l'aspect est monotone : blés et betteraves, betteraves et blés, pas d'arbres, pas de haies ; ici, au contraire, les grandes lignes d'ormeaux, les collinettes boisées, les plis du sol, des hameaux enfouis dans la verdure font oublier le ciel trop souvent gris et l'humidité ambiante.

Quand je vins pour la première fois dans le Nord, il y a tantôt vingt ans, je traversais par une belle après-midi de juin le pays entre Douai et Lille, petites provinces de l'ancienne châtellenie de Lille, appelées le Carembault, le Weppe et le Mélantois, à la marge du Pévèle. La végé-

tation était dans toute sa splendeur. Les lins en pleine floraison étendaient leur nappe bleue ; des



Echelle au 1/1320,000.

Centres pour le commerce des graines de betteraves.

colzas tardifs mettaient des teintes d'un jaune d'or, d'immenses étendues de blé, haut, dru, aux épis déjà lourds faisaient comme une mer de moire

verte, les sainfoins rouges ajoutaient leur note éclatante. Mais ce qui me frappait surtout, c'étaient les champs de pavots-œillettes dont les hautes tiges chargées de fleurs violacées semblaient un somptueux et chimérique décor brossé par un peintre. Cette parure de fleurs et de moissons s'étalait sous un ciel d'un bleu pâle où couraient des nuages légers. Sur les ressauts de terrain tournaient lentement les ailes des moulins à vent.

J'ai rarement retrouvé cette sensation d'une douceur mélancolique. Cette belle saison de la Flandre est si fugitive ! En moins d'un mois, fleurs de lin, de colza et d'œillette sont fanées. Mais alors l'homme arrive avec ses lourds chariots traînés par des chevaux énormes, il met la poésie du travail dans la solitude profonde des champs au-dessus desquels plane la vive alouette.

Cette petite région est comme la transition entre les plaines mamelonnées et nues de l'Artois et du Cambrésis, les vastes sylves et les pâturages du Hainaut et les campagnes humides et grasses de la Flandre flamingante et de la Flandre maritime. A ces contrées si diverses, elle prend leurs aspects et les fond en un paysage harmonieux, elle réunit toutes leurs productions et, par l'industrie de la sélection des semences, peut être

considérée comme la terre nourricière du Nord de la France. Non seulement elle fournit la graine de betteraves, mais encore les semences de blé, de luzerne, de trèfle et de plantes fourragères. Elle produit en grand les pommes de terre industrielles ou alimentaires destinées à la reproduction.

Toutes les fermes se livrent aujourd'hui à la culture de la betterave porte-graine. A l'automne, les racines destinées à être replantées l'année suivante sont disposées en silos. Des tuyaux en terre cuite, plantés de distance en distance, servent à aérer la masse qui pourrait fermenter. C'est tout ce que l'on peut deviner de cette riche culture, mais en août la campagne se hérissé des hampes d'un vert grisâtre.

Certes, il faut attribuer une grande part de cette prospérité à l'œuvre des ancêtres qui avaient déjà fait de l'agriculture flamande un modèle ; mais si la population a été obligée par sa densité et le voisinage de grandes villes de faire de bonne heure la culture intensive, elle n'était pas pour cela exempte d'esprit routinier ; on l'a vu par l'insuccès des efforts de M. Desprez. Aujourd'hui, il semble bien que l'on soit entré franchement dans les voies nouvelles. Les engrais chimiques s'associent aux engrais humains et de

ferme, on sème les semences sélectionnées et la Flandre, déjà au premier rang agricole, a encore développé sa production.

Sans parler des rendements scientifiquement obtenus dans les grands domaines, comme Wattines, où M. Desprez a recueilli à l'hectare 3,800 kilogr. de blé, 4,000 d'avoine, 45,505 de betteraves, on peut présenter comme superbe la moyenne de la production. Ainsi, dans l'ensemble, le département obtient 26 hectolitres de blé à l'hectare, alors que la moyenne de la France oscille entre 16 et 18. En 1895, cette culture couvrait encore 123,816 hectares malgré la décroissance constante due à l'extension des betteraves. Ces rendements sont en partie l'œuvre de la puissante Société des agriculteurs du Nord de la France, qui a prêché sans cesse le progrès et a pu dire avec un juste orgueil : « Aujourd'hui, le département du Nord, dont le sol est favorable à cette production, fournit des blés de semence à toute la France ».

Veut-on encore des chiffres ? Je n'en abuserai pas et me bornerai à comparer la moyenne des rendements avec la moyenne du reste de la France, telle qu'elle ressort de l'enquête décennale de 1892 :

L'avoine a donné 57 hectolitres à l'hectare et

la moyenne de la France a été de 22 seulement ; les pommes de terre ont fourni 130 quintaux à l'hectare contre 105 ; les carottes, 183 contre 139 ; la betterave fourragère, 504 contre 259 ; le trèfle incarnat, 40 quintaux contre 34 ; le maïs, 128 contre 115 ; le colza, 26 hectolitres à l'hectare contre 18. Ces cultures sont les seules pour lesquelles une comparaison soit possible ; les autres produits de l'agriculture du Nord étant particuliers à la région, ainsi : le lin encore semé sur 4,600 hectares ; la chicorée cultivée pour sa racine, 1,171 hectares ; la cameline, 189 hectares ; le pavot-œillette, 710 hectares ; le houblon, 915 hectares ; le tabac, 602 hectares. Quant à la betterave à sucre, la grande favorite actuelle, elle couvre dans le Nord, 47,196 hectares et a produit 15,302,490 quintaux.

Par ses résidus, *la pulpe*, la betterave a fait développer dans des proportions énormes l'élevage et l'engraissement de la race bovine ; c'est une des sources principales de richesse pour le pays. Le Nord ne possède pas moins de 276,283 bœufs ou vaches. Sa production en lait s'élève à 4,349,751 hectolitres dont la valeur atteint 77,425,567 fr.

A ce point de vue, le département dépasse de beaucoup tous les autres ; le plus riche après lui,

l'Ille-et-Vilaine, ne produit que pour 56 millions de francs de lait.

L'industrie n'est pas ignorée dans ces campagnes. Dans beaucoup de demeures, on entend battre les métiers de tisserands. De Cysoing à Orchies, dans les maisons d'ouvriers réparties sur les chemins sinueux dont les carrefours sont bordés d'estaminets, on tisse, pour Roubaix ou Tourcoing, les étoffes d'ameublement en soie ou coton. Les noms inscrits sur les enseignes sont parfois bizarres. Je relève ceux-ci : Quatorzœufs et Mauvaistemps. Presque toujours le nom de la femme s'associe à celui du mari. Si l'un et l'autre portent le même nom, chose fréquente, on le double. Ainsi Lefebvre-Lefebvre est fort commun.

Au cœur de la contrée des graines de betteraves, dont elle est la capitale, est la petite ville d'Orchies, centre d'un réseau de chemins de fer, les voies s'étoilent vers Lille, Tourcoing, Tournai, Saint-Amand, Somain et Douai. C'est une ancienne place forte, aujourd'hui démantelée, mais dont on voudrait faire le réduit d'un camp retranché flanquant celui de Lille. Petit centre assez morose, les maisons sont propres et indiquent la prospérité. Peu de monuments, sauf un

hôtel de ville et un beffroi dans le style espagnol et dont l'architecture originale donne beaucoup de pittoresque à la grande place. Dans l'église sont enterrés les chevaliers français tués à la bataille de Mons-en-Pévèle. Autour de la ville, quelques usines : fabriques d'ouate, sucrerie, faïencerie. Mais le principal commerce est celui des semences, plusieurs laboratoires d'analyse ont été installés par les marchands de graines.

---

## X

### LES VILLES INDUSTRIELLES DE LA LYS.

Entre la Deûle et la Lys. — Apparition d'Armentières. — Histoire industrielle de la ville. — Son aspect. — Houplines et la banlieue. — L'industrie. — Quelques chiffres. — La population ouvrière. — Autour d'Armentières. — La campagne et ses *rues*. — La rue de la Lys. — Erquinghem. — Sailly-sur-la-Lys. — Estaires et la Gorgue. — Merville, ses scieries, ses chantiers de construction de bateaux. — Broderie de sarraux. — Un village de 12 kilomètres.

Vieux-Berquin. Avril.

Rien d'opulent, mais rien aussi de monotone comme la campagne flamande entre la Deûle et la Lys. J'avais quitté ce matin le chemin de fer à Pérenchies pour gagner Armentières à pied. Combien longue m'a paru la route à travers la plaine, malgré la richesse des prochaines moissons et le vert profond des prés ! Ce sont toujours les mêmes champs encadrés d'ormeaux, les maisons basses bordant les chemins pavés de gros cubes de grès et, sans cesse, à l'horizon, la forêt des cheminées d'Armentières.

Enfin, voici la ville, la plus considérable des

cités françaises aux bords de la Lys, centre d'un petit monde industriel bien à part. La rivière qui, dans les collines du Pas-de-Calais, est un clair et riant torrent où se jouent les truites, coulant dans des vallons peu peuplés, comme si la déchéance



de la vieille ville de Théroouanne avait frappé tout son territoire, devient, aussitôt entrée dans les plaines, à Aire, une véritable rue d'usines : Aire, Isbergues, Merville, La Gorgue, Estaires, Armentières, Comines et Halluin.

De toutes les cités manufacturières du Nord,

Armentières est celle dont le caractère de centre de fabriques se décèle le plus promptement. Qu'on y arrive par les routes ou par une des six lignes de chemins de fer qui y convergent, on voit de fort loin se hérissier la forêt des hautes cheminées de briques ; les usines s'étendent à l'aise dans une vaste plaine et couvrent non seulement le territoire d'Armentières, mais aussi celui de la ville voisine d'Houplines.

Avec Gand et Courtrai, Armentières est une des trois grandes villes ouvrières de la Flandre du moyen âge qui ait conservé son importance et l'ait même vue grandir. Hondschoote, Ypres, Wervicq, après une ère de prospérité inouïe, sont tombées au point où nous les voyons aujourd'hui<sup>1</sup> ; Armentières, au contraire, n'a pas cessé de s'enrichir, mais elle a dû transformer son activité. Les métiers à draps, richesse du temps passé, sont remplacés par la puissante industrie de la toile. La population de ce rayon industriel compte actuellement plus de 70,000 âmes, dont 30,000 pour la seule ville d'Armentières, 42,000 si l'on considère Houplines et La Chapelle comme faisant partie de l'agglomération.

Rien ne semblait devoir attirer sur ce point la

---

1. Voyez chapitre IV.

grande industrie ; la Lys coule dans un lit étroit que ses eaux quittent à la moindre crue ; le sol est une immense prairie, plus propice à l'élevage des bestiaux qu'à la culture et, par conséquent, peu favorable à l'installation d'une population nombreuse ; le nom même, qu'on fait dériver de *armentarium*, étable du gros bétail, indique la nature du sol. Mais Armentières rachetait ces désavantages par une situation géographique des plus heureuses. Située sur la route de Lille à Dunkerque, presque à l'origine de la navigation de la Lys, rivière de tous temps accessible aux bateaux, placée à une faible distance de la ville d'Ypres, jadis énorme, elle devait faire un commerce considérable dès les premiers temps de sa fondation. On a peu de données sur les origines de l'industrie, mais on sait que la draperie y était florissante comme à Ypres. Une preuve de cette prospérité est dans la tentative des habitants pour construire, vers 1525, un canal reliant la Lys au pays d'Artois. La jalousie de Lille et de Béthune a empêché Armentières d'accomplir ce projet, mais le seul fait d'une telle entreprise indique une richesse considérable. On devait plus tard reprendre l'idée des Armentiétois en construisant le canal actuel d'Aire à la Bassée.

L'industrie prit rapidement un grand essor; en 1519, c'est-à-dire cinquante-deux ans après l'incendie de la ville, allumé par Louis XI (1467), Charles-Quint dut faire construire une nouvelle enceinte. Il accorda à Armentières de nombreux privilèges.

A cette époque, Armentières avait une grande réputation pour ses *étamettes*; celles de ces étoffes tissées en quatre couleurs avaient acquis, grâce aux relations d'Armentières avec Gênes et Venise, une grande réputation dans tout le Levant.

Mais peu à peu, par suite des nombreux sièges que la ville eut à subir et de la succession ininterrompue de guerres civiles ou étrangères dont la Flandre fut le théâtre, l'industrie périclita. Quand vint la Révolution, on fabriquait cependant encore des draperies à Armentières; on n'en trouve plus aujourd'hui. Le lin a remplacé la laine. Roubaix, Tourcoing, le Cateau et Fourmies sont les seules villes du Nord où celle-ci soit traitée; il est vrai que leurs fabriques dépassent de beaucoup en importance celles des cités lainières de la vieille Flandre des Comtes.

Cette disparition de l'industrie drapière permet de voir dans Armentières une cité nouvelle au point de vue économique; son rôle, comme celui

de Roubaix et de Saint-Pierre-lès-Calais, date de ce siècle.

On le reconnaît dès les premiers pas faits dans la ville. En sortant de la gare, assez prétentieuse, construite en briques, où se soudent les chemins de fer de Dunkerque, de Courtrai, de Lille, de Lens, d'Aire et d'Halluin, on se trouve sur un boulevard, planté de jeunes arbres, où aboutissent quatre ou cinq grandes rues fort larges. Jusqu'à la grande place, toutes les voies sont dans le même caractère : de temps à autre les maisons basses sont interrompues par les façades monumentales de grandes usines ou des hôtels que les industriels ont fait élever avec un luxe qui prouve la richesse de la ville.

Sur la grande place, un hôtel de ville, surmonté d'un lourd beffroi, donne à Armentières un certain cachet vieillot contrastant fort avec les quartiers modernes. Tout autour, quelques rues étroites et noires rappellent l'antique cité forte ; là aussi sont une ou deux belles voies où le commerce de détail s'est installé.

La Lys, fort étroite, resserrée entre une ligne de quais et une rangée d'habitations dont le pied baigne dans la rivière, coupe la ville en deux parties. Celle de la rive droite est de beaucoup la plus considérable ; sur la rive gauche, est

une sorte de faubourg, formant comme une cité à part.

Dans la ville, la rivière n'est guère accessible aux bateaux ; du reste, un canal de dérivation permet aux chalands d'éviter la grande courbe dessinée par la Lys. A moins d'un kilomètre de ce canal est la frontière, englobant dans le territoire français tout un grand coude de fleuve ; en dehors de cette limite fictive, la Lys sert elle-même de limite entre la France et la Belgique. Chose singulière, malgré les relations incessantes des communes belges avec la ville française, qui est, avec Gand et avant Courtrai — ville plus peuplée mais sans faubourgs — la plus grande agglomération de la vallée, on ne parle guère que le flamand sur le territoire belge confinant à Armentières. A cinquante mètres de la ville, on peut difficilement se faire entendre des paysans ; dans les villes et bourgs riverains de la Lys, au contraire, notre langue est d'usage courant.

Aux portes d'Armentières, assis au bord de la Lys, est Houplines, véritable faubourg, peuplé de près de 8,000 habitants ; les usines se sont étendues au territoire de cette commune, qui fait entièrement partie de l'agglomération industrielle d'Armentières ; de même les villages

de Frélinghien, Erquinhem-Lys, Nieppe et La Chapelle.

La principale industrie est celle de la filature et du tissage du lin et du coton. La ville et la région manufacturière comptent 51 tissages mécaniques, dont 38 dans le seul canton d'Armentières<sup>1</sup>. Le nombre de métiers mis en mouvement dans ces usines est de 8,480. En outre, il reste encore 35 fabricants de toiles à la main occupant 2,500 métiers.

Ces établissements fabriquent tous les genres de toiles : écruës, crémeës, blanchies ou teintes, les treillis, linges de table, etc., tissus en lin pur ou mélangés de coton ; ces derniers, dans le terme de fabrique, sont des *métis*.

Les fils nécessaires à ces tissages sont en grande partie produits sur place ; la région comprend 13 filatures de lin, dont 12 dans la ville même, possédant ensemble 51,623 broches. A Armentières encore, sont deux grandes filatures de coton avec 46,286 broches. Bientôt fonctionnera une filature de jute renfermant 3,000 broches.

Les toiles, à leur sortie des fabriques, sont

---

1. La circonscription de la chambre de commerce, base de la statistique, comprend les cantons d'Armentières, Bailleul N.-E. et S.-O. et Merville, vastes de 31,039 hectares. Les cantons de Bailleul et Merville sont de l'arrondissement d'Hazebrouck, celui d'Armentières de l'arrondissement de Lille.

envoyées dans les blanchisseries. Ces établissements, qui disposent de vastes prairies au bord de la Lys pour l'étendage, sont au nombre de plus de 20 et occupent près de 400 ouvriers. La préparation des tissus a fait naître encore des ateliers de teintures, calandres et apprêts. De petites industries produisent le matériel des usines : les lamiers (à Nieppe) et les fabricants de bobines et navettes. En outre, d'importants ateliers de constructions et de réparations sont nés à la faveur des grandes usines.

La filature et le tissage atteignent une production énorme, évaluée par la chambre de commerce à 90 ou 100 millions par année. Bon an mal an, la seule gare d'Armentières expédie environ 20 millions de kilogrammes de tissus.

La population ouvrière d'Armentières n'a pas encore d'esprit local bien accusé. La ville a trop rapidement poussé, elle est trop voisine de Lille pour avoir une originalité propre. Ses éléments sont hétérogènes. Pour près de moitié elle est composée de Belges venus en France pour échapper à la misère, afin de se dérober au service militaire peu en honneur chez nos voisins, ou, pour une certaine part, à la suite de condamnations. Le mélange de tous ces éléments produit

une population facile à surexciter ; la frontière est proche, puisque l'étroit ruban de la Lys la constitue ; on peut, après un mauvais coup, se mettre rapidement à l'abri du gendarme. Cela permet de comprendre les troubles dont cette ville a parfois été le théâtre et qui ont paru inexplicables. Sans la présence d'étrangers à qui l'existence dans leur pays est devenue impossible, on n'aurait pas eu l'affligeant spectacle donné un moment par Armentières. D'ailleurs, ce n'est là qu'une phase de son existence. L'accroissement de la population ne se continuera pas dans les anciennes proportions, l'immigration cessera ou du moins se fera dorénavant dans des conditions normales. Alors les jeunes générations, auxquelles on a si libéralement ouvert des écoles nombreuses, arriveront à l'âge d'homme avec des idées plus justes. L'école nationale professionnelle surtout peut beaucoup pour accroître encore la prospérité déjà grande.

La rive droite de la Lys est parcourue à distance par une rue longue de plusieurs kilomètres, constituant une partie de la route de Saint-Omer à Lille et appelée dans le pays « rue de la Lys ». Tous les chemins, dans cette contrée, sont d'ailleurs bordés de maisons et appelés *rues*, cette

indication a dû être portée sur la carte d'état-major; la commune de Fleurbaix est entièrement formée par ces rues courant à travers champs. La rue de la Lys appartient à Erquinghen, dont, à vrai dire, elle forme le bourg. Toute la campagne, jusqu'à Bailleul et à Hazebrouck, présente ce même spectacle, c'est en réalité une immense ville éparpillée dans les champs. Il n'y a de groupes compacts d'habitations qu'à Estaires, La Gorgue et Merville.

La rue de la Lys se poursuit bien au delà d'Erquinghem, elle traverse même un coin du Pas-de-Calais, ce département confinant ici à la rivière et faisant dans le Nord un étranglement comparable à un isthme. Sailly-sur-la-Lys, bourg du Pas-de-Calais, est ainsi partie intégrante du cordon de maisons reliant Armentières à Estaires.

Cette dernière ville, située sur la rive gauche de la Lys, forme, avec La Gorgue, bâtie sur la rive droite, une agglomération de plus de 10.000 âmes. Une route bordée d'habitations les relie. La situation des cités jumelles est favorisée par la jonction avec la Lys d'une petite rivière canalisée, la Lawe, amenant à la rivière maîtresse les bateaux de charbon venus de Lillers et des « rivages » de Béthune. La Lawe, sur son cours de

18 kilomètres, de Béthune à la Lys, draine les eaux de vastes marais, en grande partie desséchés aujourd'hui, sillonnés par une multitude de chemins bordés de maisons.

La Gorgue possède un beffroi assez remarquable.

Estaires <sup>1</sup> n'est pas plus intéressante à visiter que ses voisines au point de vue purement pittoresque, bien que son église, datant de la fin du xv<sup>e</sup> siècle, présente des détails assez curieux. Comme les autres centres de la vallée, elle a chaque année à souffrir des débordements de la rivière ; mais il semble difficile d'empêcher les inondations, l'étiage de la Lys est à 14 mètres seulement, et ses eaux ont à parcourir bien du chemin avant de rencontrer à Gand le flot de marée qui en fait une voie maritime.

La fabrication des toiles et les industries annexes, blanchisserie et « crémage <sup>2</sup> », occupent à La Gorgue et Estaires de nombreux établissements. Usines concassant le seigle et le maïs, moulin à décortiquer les pois verts, amidonnerie ; d'autres fabriques encore contribuent à faire de ces deux communes le centre industriel le plus

---

1. On prononce *Êtaïres*.

2. Le crémage consiste à donner aux fils et aux rideaux des nuances légèrement rousses semblables à celle de la crème.

considérable de l'arrondissement d'Hazebrouck. Estaires possède deux chantiers de construction de bateaux.

Moins manufacturière, mais plus ville, plus commerçante, est Merville, bien que 4,000 habitants à peine sur près de 8,000 soient agglomérés. Elle occupe sur la Lys canalisée, à la jonction de la Clarence, une des rares rivières épargnées par les ingénieurs lors de la création des canaux, et de la Bourre, ruisseau transformé en voie navigable, une excellente situation. Aussi, Merville est-il devenu un port considérable possédant les plus grands chantiers de construction de la région. Huit de ces établissements, occupant 220 ouvriers, bordent la Lys et la Bourre. Ils emploient les ormes du pays, plantés autour des champs et sans cesse renouvelés. Entre chaque vieil orme, quelque temps avant l'abatage, on plante un jeune ormeau. La forêt de Nieppe, vaste de 2,524 hectares, desservie par le groupe de canaux dits d'Hazebrouck : Bourre, Hazebrouck, Nieppe et Préaven, fournit également une partie des matériaux utilisés dans les chantiers. Mais l'orme reste la base de l'industrie du bois à Merville; les arbres, amenés à peu de frais, par trains, sur les voies navigables, sont débités par trois puissantes scieries occupant 300 ouvriers. Les bois sciés ne

servent pas seulement à la construction des bateaux, ils sont envoyés dans toutes les Flandres, dans l'Artois, la Picardie et à Paris.

Les bateaux sortis des chantiers de Merville sont les lourdes gabares longues de 38<sup>m</sup>,50 que connaissent tous les promeneurs au bord des rivières du bassin parisien, aux formes massives relevées par la propreté toute hollandaise de la cabine peinte et fleurie. Le prix d'un de ces bateaux varie de 10,500 à 12,000 fr.

Propre et vivante, Merville n'offre cependant rien de remarquable, sinon son hôtel de ville et un ancien couvent de Capucins, devenu magasin de tabacs. La population est occupée en partie dans des fabriques de toiles; en outre, les campagnes renferment de nombreux tisserands à la main. Des fabriques de bascules, de brosses, de casquettes, un atelier où l'on fait des étuis à pipe et les arcs et les flèches dont le rôle est si grand dans ce pays, où les sociétés d'archers et d'arbalétriers ont survécu aux siècles, complètent les éléments d'activité de la ville.

Autour de Merville, on brode, en blanc sur bleu, les ornements de sarraux. Cette industrie, dont les produits sont goûtés de tous les paysans de France, est entre les mains de cinq ou six maisons et occupe un nombre considérable d'ou-

vrières qui emploient à ce curieux travail les loisirs des travaux agricoles.

Ce petit groupe de Merville, Estaires et La Gorgue est à la marge de la région flamingante proprement dite : si l'on y parle déjà flamand, c'est à titre d'exception.

La campagne est parmi les mieux cultivées de ces campagnes de Flandre, où l'art agricole semble avoir atteint sa plus haute perfection. Plus d'un domaine est un véritable champ d'expériences ; tel est celui qui dépend de la distillerie de La Gorgue, où l'emploi des vinasses, c'est-à-dire des résidus liquides de la fabrication, comme engrais a donné de merveilleux résultats. Appliquées à la culture des tabacs, récolte importante aux bords de la Lys, les vinasses ont assuré des rendements inconnus ailleurs.

Mais la culture, dans toute la contrée, n'a pas la grâce rustique d'autres régions de France. La demeure rurale est plutôt une usine qu'une ferme ; elle est rarement isolée. Les habitations bordent les chemins et les routes, entremêlées d'estaminets, d'ateliers de tisserands, de boutiques. Les villages sont d'interminables corridors masquant la vue des champs. La plus curieuse de ces rues, allant d'Estaires à la gare de Strazeele, constitue les communes de Neuf-Berquin et de

Vieux-Berquin ; elle n'a pas moins de 12 kilomètres de développement. Cela ressemble à la longue rue de l'Aliermont<sup>1</sup>, sans en avoir l'aspect riant et les heureux horizons.

---

1. 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*.

---

## XI

### LA FLANDRE FLAMINGANTE

Printemps en Flandre. — Bailleul. — Une ville tranquille. — Agriculture. — L'industrie des toiles. — La dentelle et les dentellières. — Campagne de Bailleul. — Culture du houblon. — Chez les flamingants. — Hazebrouck. — La langue flamande. — Dangers de séparatisme.

Hazebrouck. Avril.

Heureuse matinée de printemps, ensoleillée et claire, chose rare en ces contrées humides des Flandres. A peine de lointaines et légères vapeurs, dentelle transparente jetée sur les champs de blés et de lin, s'enroulant autour de longues lignes de saules, de peupliers et d'ypréaux déjà bourgeonnants. Des senteurs printanières viennent en effluves apportées par une brise apaisée, les pâquerettes et les renoncules tapissent les rives basses de la Lys, sur laquelle commencent à voler les libellules.

De la portière du wagon, j'aperçois avec surprise surgir à l'horizon une ligne de hautes mou-

tagnes d'un azur sombre. Peu à peu l'illusion se dissipe, les monts bleuâtres verdissent; sur leurs flancs, on aperçoit des fermes et des villages démesurément grands; bientôt, au fur et à mesure que les détails se précisent, les monts deviennent d'humbles collines jetées sur la plaine, comme le grain est jeté sur les sillons. Au-dessus des grands yprésaux on voit surgir des flèches et un beffroi : c'est Bailleul.

Cité tranquille s'il en fut, s'ouvrant par une longue avenue moitié rue de ville, moitié grande route et se continuant par une étroite voie endormie. La première impression est l'ennui.

Mais voici la grande place. Un bel hôtel de ville, le beffroi trapu, la flèche de l'église Saint-Waast, des maisons du siècle dernier forment un cadre pittoresque. Tout cela rit au soleil. Et tout à coup des notes argentines se font entendre, le carillon s'éveille dans le vieux beffroi. La dernière tristesse s'évanouit : un peu de ciel bleu, les airs vieillots des clochettes ont suffi pour opérer la métamorphose.

Au carillon répondent souvent les cloches de nombreuses églises. Bailleul est une sorte de métropole catholique, possédant deux paroisses; les faubourgs en ont trois, il y a sept chapelles dans les couvents et établissements. C'est dé-

peindre rapidement ce caractère calme et tranquille : d'ailleurs, sur 13,500 habitants, population de la commune, 7,500 seulement sont renfermés dans les limites de l'octroi ; le reste est disséminé dans des hameaux ou faubourgs alignés sur les nombreuses routes aboutissant à la ville.

Les deux églises, Saint-Waast et Saint-Amand, méritent une visite. Celle-ci a une *Assomption* attribuée à Van Crayer, celle-là possède un des plus beaux buffets d'orgues du Nord. Debout sur l'harmonieux édifice, un orchestre de petits anges pleins de grâce et de vie semble animer « l'orgue majestueux se taisant gravement — dans la nef solitaire. ». L'un joue du violon, un autre de la contrebasse, un troisième bat la mesure avec une adorable maestria enfantine.

Le grand attrait de Bailleul n'est pas dans son beffroi et ses édifices : le musée surtout mérite une visite, et suffirait à amener des voyageurs s'il était plus connu. La collection de vieux meubles et objets d'art ferait la gloire de plus d'une grande ville ; si les toiles ne sont pas toutes — et tant s'en faut ! — les œuvres de grands maîtres, l'ensemble est honorable : trois pastels de Quentin Delatour, à eux seuls, valent le voyage. Ces Delatour sont comparables aux

belles œuvres du maître que l'on peut voir à Saint-Quentin<sup>1</sup>.

Bailleul est loin d'avoir l'activité industrielle de ses voisines de l'Est. Habitée en grande partie par de vieilles familles maîtresses du sol environnant, elle est, avant tout, un centre agricole ; les 4,400 hectares de la commune sont couverts de belles exploitations rurales, composées surtout de grasses prairies entourées de haies vives où paissent des bestiaux nombreux. De Bailleul venaient ces beaux bœufs gris qui excitaient l'admiration à l'Exposition de 1878 à Paris.

La campagne tout entière semble un vaste jardin ; les terres sont admirablement cultivées et entretenues ; outre les céréales, on y cultive en grand les haricots verts, les fèves, les pommes de terre, le lin et le houblon, dont la qualité est comparable à celle des beaux houblons de Poperinghe. Nulle part en France, peut-être, on ne pourrait trouver une commune ayant une telle surface de terres cultivées et donnant d'aussi riches produits. La propriété, il est vrai, est très morcelée, mais les propriétaires en tirent un profit intelligent, tant par l'élevage que par la culture.

---

1. Voyez 19<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre I, p. 8 et 9.

Le paysan est très attaché au sol, il jouit d'une somme de bien-être fort supérieure à celle de la plupart des autres paysans de France, il le doit autant à ses vertus domestiques qu'à la fertilité du sol. En général, les exploitations ne dépassent guère vingt hectares. Une grande partie du succès obtenu par l'agriculture bailleuloise est due à l'administration communale, à ses efforts pour la développer par la création de chemins, par des méthodes rationnelles d'enseignement et de belles expositions annuelles. Plus de cinquante kilomètres de chemins macadamisés sillonnent le territoire.

Bailleul, aujourd'hui centre agricole, avait au xv<sup>e</sup> siècle sa part dans l'immense prospérité que la fabrication des draps avait donnée à Ypres, à Gand, à Hondschoote, à d'autres villes de la Flandre. Bailleul possédait alors de nombreuses fabriques; une des rues les plus pittoresques de la ville, descendant en pente rapide vers la route du mont des Cats, en conserve le souvenir : c'est la rue *des Foulons*, du nom des foulons de draps qui y existaient. Mais la ruine des grandes cités flamandes entraîna celle de Bailleul; elle conserva cependant un noyau de petits fabricants travaillant le lin d'abord, le coton ensuite,

quand ce textile entra dans les manufactures européennes.

Vers 1840, le grand essor de l'industrie se fit ressentir à Bailleul. M. Hié<sup>1</sup>, peut être considéré comme l'un des inspireurs de ce mouvement. Sous son impulsion, on implanta la fabrication des tissus de Roubaix. Pendant une vingtaine d'année, celle-ci prospéra, mais les traités de commerce, notamment le traité avec l'Angleterre, firent subir une crise dont elle ne s'est pas relevée. Heureusement le fond du caractère bailleulois est la ténacité ; l'industrie des articles de Roubaix disparue, effondrée, il s'en créa une autre, celle des toiles.

Environ 900 métiers battant à la main produisent annuellement 33,000 pièces de 125 à 150 mètres de longueur. Le poids des matières tissées peut atteindre près de 1,000,000 de kilogr., dont  $\frac{7}{8}$  en lin et étoupe de lin et le reste en coton et jute. La valeur de cette fabrication à la main est de 3,300,000 fr.

En outre, trois usines ou tissages mécaniques, parfaitement installés et outillés, livrent chaque année 30,000 pièces de toile, dont le poids

---

1. Père de M. Émile Hié, maire actuel de la ville, qui m'a fourni les renseignements les plus précis.

atteint 1,500,000 kilogr. et la valeur en tissus 3,000,000 de francs. Une partie se fait encore à domicile pour le compte des usiniers.

Les tissus mécaniques comportent principalement de la toile crémée, forte, lourde, servant aux usages des habitants du Midi de la France ; on fait aussi de la toile à blouse pour confection, de la toile à tailleurs, à paillasses, du treillis pour pantalons ; en résumé, tous les genres fabriqués à Armentières, dont Bailleul est une sorte de succursale et de satellite.

Mais, actuellement, c'est encore et surtout dans l'industrie du tissage à la main que cette ville s'est créé un genre tout spécial ; les acheteurs viennent l'y chercher avec une assiduité constante.

Torchons, essuie-mains, serviettes, nappes à bas prix, genres écrus et crémés, en uni et composés au système Jacquart, « tel est le plus beau lot de la carte d'échantillons soumis au commerce par la fabrique bailleuloise ». Les articles sont variés, bien composés, encadrés de liserés de diverses couleurs, harmonieux de ton et pittoresques d'arrangement et de conception ; ce qui a fait classer un genre de *nouveautés* dans les articles toiles du plus bas prix.

Ces tissus sont, en général, bien faits, car l'ouvrier flamand est soigneux et attentif au travail.

Il faut une grande dose de patience pour arriver à agencer ces diverses couleurs de trame dans des articles de peu de valeur et pour lesquels le salaire n'est que médiocrement rémunérateur. Un bon tisseur à la main gagne environ 2 fr. par jour. Beaucoup de torchons et d'essuie-mains sont confectionnés par des jeunes filles et des femmes, qui gagnent davantage à ce grossier travail qu'à faire de la *dentelle*.

La dentelle ! Cette charmante production est une industrie bailleuloise, comme elle est, près d'ici, dans les Flandres belges, une véritable industrie nationale. Jusqu'au milieu du siècle, toutes les campagnes du Nord s'y livraient. La dentelle à la main s'est vue depuis lors supplantée par les machines, mais il reste encore certains travaux que les progrès de la mécanique n'ont pu faire cesser. A Bailleul et dans la région, on compte environ 700 dentellières, dont une bonne moitié se compose de fillettes de huit à quinze ans.

Il y a une quinzaine d'années, je visitais à Bailleul une exposition de l'industrie et de l'agriculture locale du plus vif intérêt. Dans une des salles, on avait établi un atelier de dentellières, plusieurs ouvrières y étaient installées ayant sur

les genoux le coussin supportant le *carton*; elles manœuvraient leurs nombreux fuseaux avec une dextérité prodigieuse. La vitrine d'un des principaux fabricants, M. Huyghe-Deswarte, étalait des produits splendides; une bande de dentelle, large de 32 centimètres, d'un travail exquis, me fut présentée comme un véritable tour de force. A coté, une *patronneuse*, — on appelle ainsi en Flandre les directrices d'ateliers, — qui travaillait sous les yeux des visiteurs, exposait divers objets, à peine grands comme la main, mais demandant un travail inouï. Une dentelle d'un décimètre carré, représentant un agneau mystique, n'exigeait pas moins de 872 fuseaux pour être exécutée; le dos seul de l'animal en utilisait 400. Il ne faut pas s'étonner, dès lors, si un chiffon aussi petit s'évalue à près de 100 fr. Les dessins, le plus souvent d'un art charmant, sont dus aux patronneuses — et parfois elles ne savent pas lire!

Mais si l'industrie de la dentelle est une industrie de luxe, c'est seulement un luxe pour les acheteurs; à ce labour si délicat, les ouvrières ne gagnent pas beaucoup, même à faire les dessins courants, d'un débouché assuré. Les plus habiles dentellières atteignent 75 centimes par jour. La moyenne est de 60 centimes. Le métier, il est

vrai, ne comporte qu'un coussin, ou carreau de 50 centimètres de côté, se plaçant sur les genoux; il peut être facilement abandonné par la ménagère pour vaquer aux soins un peu sommaires de son intérieur; celle-ci ne travaille donc pas toute la journée.

Il n'en était pas de même, il y a quelques années encore, pour les fillettes, gros de l'armée de la dentelle. Les enfants, dès l'âge de six ou sept ans, étaient placées dans des écoles de dentelles, tenues par des patronneuses, sous la direction de particuliers ou des fabricants; là, elles apprenaient à manier les fuseaux. Les écoles dentellières de Bailleul renfermaient environ 600 élèves. Mais la loi sur l'enseignement obligatoire, appliquée sans ménagement, a presque complètement ruiné cet apprentissage. L'inspecteur d'académie, pour obéir à la loi, avait fait fermer les écoles dentellières pendant les heures des classes des écoles primaires, afin que les enfants ne pussent plus être détournées de celles-ci : cette mesure souleva dans le pays une vive opposition. M. le maire de Bailleul, dans le but de sauver cet art charmant et délicat de nos campagnes du Nord, dut apporter des tempéraments à l'application de la loi. Les enfants se rendirent à l'école primaire six ou sept heures par jour, le reste du temps fut

employé à suivre les cours de dentelles. Cela n'a pas suffi à enrayer le mouvement d'abandon : il reste une seule école dentellière à Bailleul, fréquentée cette année par 33 enfants. Ne pourrait-on tenter de réagir en faisant consacrer à des leçons de dentelles les heures que les programmes font employer à la couture et autres travaux féminins ?

Certes, l'obligation scolaire est une bonne chose, elle arrache de malheureuses fillettes à un travail trop assidu pouvant avoir de déplorables effets sur leur santé : dans les environs d'Ypres, de Poperinghe, de Furnes, de Dixmude, de toute la Flandre belge d'ailleurs, on attribue la phtisie qui décime les populations à l'abus du travail dentellier ; mais, en consacrant à cette occupation une partie seulement de la journée, on peut trouver un remède au mal.

Quoi qu'il en soit, la dentelle subit une crise dangereuse, surtout par la concurrence de la Belgique, où l'obligation scolaire n'existe pas, et par l'usage de plus en plus commun du tulle fabriqué à la mécanique. A Bailleul, il y avait une dizaine de fabricants, il en reste quatre ou cinq. Il est urgent d'empêcher cette belle industrie de périliter. Il y va du sort d'une production vraiment française et dont la disparition complète serait

une perte pour l'art autant que pour la richesse nationale<sup>1</sup>.

En dehors de ces deux grandes industries du tissage et de la dentelle, Bailleul possède encore quelques usines, au total une population ouvrière de 3,000 à 4,000 personnes. Les hommes travaillent surtout à la fabrication de la toile, ainsi qu'un groupe d'ouvrières bobineuses, tisseuses et épeuleuses. Le reste de la population féminine s'occupe de la dentelle. Quant à la population rurale, elle se compose de fermiers ou métayers, occupant un grand nombre d'aides.

Malgré ce noyau assez considérable d'ouvriers dans une ville renfermant à peine 7,500 habitants agglomérés, la physionomie de la cité est calme : l'ouvrier bailleulois s'attelle à sa tâche et ne cherche ni à la modifier ni à l'activer ; il est peu communicatif de sa nature et a conservé un grand fonds de croyances religieuses. Peut-être ces croyances sont-elles chez lui de pure tradition ; elles se manifestent surtout par les libations et les réjouissances, comme celles conservées si fidèlement par les chefs-d'œuvre des Téniers, des Van

---

1. Sur l'industrie de la dentelle, voyez le chapitre X de la 2<sup>e</sup> série du *Voyage en France* (Alençon) et le chapitre XI de la 4<sup>e</sup> série (Courseulles et Bayeux).

Ostade, des Breughel. Le besoin de ces distractions hebdomadaires s'explique par la pauvreté de l'intérieur des ouvriers bailleulois. L'alimentation est défectueuse : un peu de viande, beaucoup de pain, une infusion de chicorée, appelée pompeusement café, du lait et des pommes de terre, voilà le fonds de la nourriture ; la femme, attachée à son *carreau* de dentelle depuis son enfance, n'a guère approfondi l'art du pot-au-feu : de là ces repas sommaires improvisés à midi. De même la femme flamande — je parle toujours ici de la Flandre flamingante — a peu de goût pour la couture : dans les pauvres ménages le costume s'en ressent.

Ceci, vrai hier, l'est moins aujourd'hui et ne le sera peut-être plus demain. Bailleul, sous une administration éclairée, tend de plus en plus à se mettre au niveau des villes voisines. A côté de l'école dentellière, il y a une école gratuite de dessin, de peinture et de sculpture, fondée et dotée en 1867 par M. de Puydt. Des cours du soir y sont professés et reçoivent une centaine d'élèves. Comme toute bonne ville de Flandre, Bailleul a son académie de musique.

Par les beaux jours, exquise est la campagne dans laquelle Bailleul est blottie, même elle offre

une réelle grandeur, entre la ville française et la cité belge de Poperinghe, sa voisine. Le voyageur qui passe en chemin de fer ne saurait deviner combien, à quelques pas de lui, est accidenté le sol de la Flandre : ce sont d'abord de faibles renflements de terrain où la route serpente entre les grands prés verdoyants et les houblonnières, où se dressent déjà les perches de soutien ; à mesure que l'on avance, on voit monter lentement à l'horizon la chaîne entière des collines flamandes ; elle semble flotter dans la lumière tremblante du soleil qui se joue dans les dernières brumes du matin.

Du mont des Cats au mont Rouge, elles se suivent, régulièrement ballonnées, avec leurs bois où les frondaisons nouvelles mettent des teintes claires, qui, de loin, sentent la sève. Entre les coteaux, des vallons tapissés de prairies et semés de ces beaux *ypréaux* qui auraient donné leur nom à la ville d'Ypres.

Tout cela menu, exigü, Vosges en miniature auxquelles, avec un peu de bonne volonté, on reconnaît même des sapinières représentées par les houblons grimpants aux perches hautes et droites. Car nous sommes ici en pleine culture de ces cônes destinés à donner à la bière son parfum et son arrière-goût amer. C'est un des trois grands

ilots de culture houblonnière entreprise sur une vaste étendue ; les autres centres de production sont la Lorraine, de Toul aux Vosges, et la Côte-d'Or. Dans le Nord même, en dehors de la Flandre flamingante, une partie du Cambrésis, de Busigny à Landrecies, est un producteur considérable<sup>1</sup>.

Cette culture est fort ancienne dans les Flandres, elle y a toujours été encouragée. On pourrait même voir en elle le point de départ de nos concours agricoles, puisque, dans les premières années du xv<sup>e</sup> siècle, les comtes de Flandre accordaient des médailles aux producteurs des plus beaux cônes. Elle n'a pas cessé d'être en faveur, au delà comme en deçà de la frontière. Alost et Poperinghe en Belgique, Bailleul, Stenworde et Hazebrouck en France sont pour cette zone les centres houblonniers les plus importants<sup>2</sup>. Dans les deux cantons de Bailleul on a consacré 257 hectares à cette culture en 1898, dont 39 pour la commune ; l'arrondissement d'Hazebrouck possédait

---

1. Voyez 19<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitres XIII et XXI.

2. Le Nord, avec ses deux régions de Flandre et de Cambrésis, vient au second rang pour la production, après la Côte-d'Or et avant Meurthe-et-Moselle. La Côte-d'Or, lors de l'enquête décennale de 1892, possédait 945 hectares de houblonnières et produisait 10,584 quintaux valant 2,667,168 fr. ; le Nord, avec 865 hectares, avait un rendement supérieur : 13,645 quintaux, mais la valeur était moindre ; elle atteignait seulement 2,496,641 francs.

500 hectares de houblonnières. En octobre (1898) le houblon s'est vendu 160 fr. les 50 kilogr.

Les champs de houblon donnent à la campagne flamande, partout ailleurs opulente, mais nue et monotone, une grâce charmante : on dirait un vaste parc accidenté couvert de bosquets. Les rangées alignées de deux en deux mètres, s'ouvrant aux rayons les plus chauds du soleil, forment de riantes avenues. Lorsque les cônes ont apparu, quand leurs grappes d'un vert blondissant recouvrent la haute perche, c'est une joie pour les yeux.

Les petites collinettes de Bailleul, si gaies avec leurs moulins à vent, offrent à la plante un abri contre les bourrasques du nord et de l'ouest et emmagasinent la chaleur solaire ; c'est pourquoi la contrée a pu donner tant d'importance à cette culture ; on la rencontre, par delà Hazebrouck, jusqu'au pied des hauteurs de Cassel.

C'est la région véritablement flamande, non seulement par l'aspect, mais surtout par les noms de lieux et par le langage. A jeter les yeux sur la carte d'État-major, on se croirait en pays étranger. S'il y a un village, au nom bien français de Pradelles, il est entouré du bourg de Strazeele et des hameaux de Tromel-Straëte, Crone-Merch, Nord-Helf et de nombreux *straetes*, correspondant aux *rues* des rives de la Lys.

Le chef-lieu même du pays, Hazebrouck, porte un nom très flamand : c'est le *Marais du Lièvre*.

En dépit de l'heureuse fortune qui a fait d'elle un des principaux nœuds de chemins de fer dans la région du Nord et de son réseau de canaux<sup>1</sup>, Hazebrouck est loin de présenter l'animation de ses voisines de la Lys. L'activité se porte vers la gare où passent tous les trains qui, par Calais, font communiquer l'Angleterre avec l'Europe centrale. La grande industrie ne s'en est point emparée, et ce chef-lieu administratif de la Flandre flammingante s'est en quelque sorte recroquevillé dans son particularisme au lieu de devenir un centre pour l'expansion de la langue française. Comme en Bretagne, le clergé s'efforce de conserver l'idiome local qui lui assure une influence plus grande, il le conserve même dans cette ville peuplée de près de 13,000 habitants, dont 8,000 agglomérés. En 1885, la municipalité faisait défendre l'enlèvement des ordures ménagères le dimanche, par respect du jour du repos. Cela suffit à faire comprendre l'esprit du pays. Il y a une dizaine d'années, on me citait un docteur en médecine, ancien maire de sa commune, dont les enfants, presque des hommes, ne savaient pas le français ; le père s'en faisait gloire.

---

1. Voyez page 172.

Un comité flamand s'est formé au cœur de la région flamingante. Dans une réunion tenue à Hazebrouck, M. l'abbé Lemire, député de la circonscription, a demandé d'imiter la Bretagne et la Provence. Les journaux du Nord ont résumé ainsi le discours du prêtre-député :

Le provençal s'enseigne actuellement dans bon



nombre d'écoles libres du Midi ; au théâtre d'Orange, depuis quelque temps déjà, des représentations en provençal succèdent à celles des pièces françaises. Un mouvement tendant à la reconnaissance des divers idiomes provinciaux se dessine en France ; la Flandre ne doit-elle pas en profiter pour sauver ce qui reste encore de sa vieille langue ? M. Lemire se demande si l'on ne pourrait donner en prix, dans les cours d'instruction religieuse, des livres d'église ayant le texte

français et le texte flamand en regard. Ils contribueront à faire mieux comprendre le français aux petits Flamands et à leur enseigner la lecture de leur, vieille langue maternelle. Même au point de vue pratique, la connaissance de deux idiomes n'est point à dédaigner. Un philosophe n'a-t-il point dit : un homme qui sait une langue vaut un homme, celui qui en connaît deux en vaut deux.

Le mouvement flamingant, ainsi présenté, semble en effet très anodin, mais la comparaison entre le félibrige provençal<sup>1</sup> et la tentative des lettrés bretons est une grosse erreur au point de vue français. Breton et provençal sont des langues bien à part, n'ayant pas d'affinités avec les idiomes voisins, sauf les liens entre le provençal et le catalan. Par contre, le flamand est une langue étrangère, que les efforts des flamingants belges tendent à fusionner avec le hollandais, en vue de constituer une nationalité plus puissante que les éléments bataves et flamands-belges aujourd'hui séparés. Ce mouvement se fait contre la France : il a revêtu en Belgique un sentiment de vive hostilité à l'égard de la langue française et du génie français. Vouloir constituer, de Bailleul à

---

1. Voyez dans la 12<sup>e</sup> série du *Voyage en France* le chapitre V : Noël chez Mistral, et dans la 5<sup>e</sup> série les chapitres consacrés à Brizeux.

Hazebrouck et à Cassel un groupe flamingant, c'est préparer un terrain séparatiste. L'abbé Lemire et ses amis ne s'en sont pas rendu compte.

Hazebrouck, dont les flamingants rêvent de faire une Arles ou une Quimper, est fort calme, mais ne manque pas de caractère. Le département vient de la doter d'un palais de justice dans le style de la Renaissance, œuvre charmante et d'une belle allure, de l'architecte lillois Cordonnier, présentant des combles aigus surmontant une galerie flamboyante. Au delà se trouve un vaste mais lourd hôtel de ville de style classique sous lequel on passe pour atteindre une ample Grande-Place, où aboutissent la plupart des rues, étroites, propres, sans animation. Peu de magasins, et dans ceux-ci guère de luxe, beaucoup, comme enseigne, portent simplement ce mot *marchand*, quel que soit d'ailleurs le commerce.

En dehors de quelques tissages de toiles, la grande industrie ne s'est point étendue jusqu'ici. Malgré sa population, Hazebrouck est resté un centre agricole; les employés du chemin de fer forment la majeure partie de sa population ouvrière.

---

## XII

### LES MONTS DE FLANDRES

Ce qu'on appelle *mont* dans les Flandres. — Les bords de l'Yser. — Ascension du mont Cassel. — Cassel. — Le panorama. — Le Pays au Bois. — Steenworde. — Wormhoudt. — Godewaersvelde. — Le mont des Cats et ses Trappistes.

Godewaersvelde. Mai.

Mes collègues du Club alpin trouveront sans doute bien prétentieux ce mot de *Monts* accolé à celui de Flandre, évocateur des terres basses et noyées. Cependant, bien des cimes cotées plus de 2,000 mètres n'ont pas la fière allure de ces taupinières de France et de Belgique, beaucoup n'offrent pas de panoramas aussi grandioses que ceux présentés par le *mont* Cassel ou le *mont* des Cats.

D'ailleurs, il ne faut pas croire que les Flamands, étonnés par ces géants de leur système orographique, leur aient donné ce titre de *monts* pour manifester leur surprise.

Dans tout le nord de la France, *mont* indique

un relèvement du sol, même une simple ondulation. Tel relief de dix mètres au-dessus de la plaine est un *mont*; *mont* encore un tumulus.

Mais les véritables monts, évoquant une idée d'ascension, de vallons, de ruisselets jaseurs, de larges horizons, sont dans le massif de coteaux aux formes vraiment montagneuses couvrant les territoires français et belge, de Cassel aux abords d'Ypres, où naissent d'innombrables ruisseaux ou *lecques*, dont les eaux lentes et rares vont rejoindre, par des campagnes extrêmement peuplées, le petit fleuve d'Yser. Pour les Lillois et les Dunkerquois, le mont Cassel, le mont des Récollets, le mont des Cats, le mont Kokreel, le mont Noir, le mont Vidaigne, le mont Rouge, le mont de Kemmel font aussitôt naître l'idée de terres hautes.

C'est que, si le point culminant, à Cassel, atteint 163 mètres seulement, si le mont des Cats ne dépasse pas 158 mètres et le mont belge de Kemmel 154 mètres, leur base est à une altitude de 30 mètres à peine. La raideur des pentes ajoutant à l'illusion, on comprend mieux ce nom de montagne, accolé d'ailleurs à la colline de Laon<sup>1</sup>, point tant bien moins élevée au-dessus de la plaine.

---

1. 20<sup>e</sup> série du *Voyage en France*.

Le temps continue à me favoriser dans cette excursion en Flandre. J'ai quitté Dunkerque ce matin par une brume légère déjà poussée par le vent. Elle s'est dissipée au delà de Bergues. Bientôt m'est apparue la campagne grasse, verte, opulente dans laquelle l'Yser, ruisseau encore, se tord entre les saules bas. Par un effet d'optique assez curieux, le minuscule petit fleuve semble se creuser une vallée, comme le fait plus au sud son affluent, la Peene becque, qui arrose les campagnes de Wormhoudt.

La Peene becque offre son vallon au chemin de fer et l'oblige ainsi à décrire une grande courbe autour des premiers renflements du petit massif des monts de Flandres. Bientôt apparaît le mont Cassel, d'abord confus, puis de plus en plus précis. Les moulins à vent qui le surmontent tournent au souffle du matin; sur l'écran pâle du ciel illuminé par le soleil levant, ils ont un aspect fantastique.

Voici la gare de Cassel; elle serait mieux appelée de Bavinchove ou d'Oxelaere, communes entre lesquelles elle est située. Mais ces hameaux ne sont rien dans le paysage, celui-ci est tout entier dans la montagne, dressant ses formes nobles, ses flancs verts plissés de vallons au-dessus de la plaine où confinent la Flandre et l'Artois.

Une grande route s'élève, sinueuse, sur les pentes de la colline, les piétons la dédaignent pour prendre un exquis chemin creux. Entre des talus couverts de haies et fleuris en cette saison de petits géraniums, de véroniques, de silènes, d'argentines, de fraises et de pervenches, il monte gentiment roide, dans la splendeur rustique et sereine des pâturages. Pour qui habite Lille et Roubaix ou les plaines monotones du Weppes, du Mélantois, du Carembault et de l'Escrébieux, un tel site doit être en effet la montagne. Pour moi, je comparerais volontiers le mont Cassel aux belles collines de Normandie, vers les sources de la Vire, de la Dive et de l'Orne<sup>1</sup>.

La course est courte ; voici bientôt les premières maisons bordant un chemin ardu, presque un escalier, puis la ville elle-même comme figée dans son calme. Cependant, elle est intéressante, ses vieilles demeures nobles lui donnent même quelque majesté.

Cassel, c'est la montagne, c'est le sommet jadis couronné par un château dont la possession donna lieu à de si mémorables et sanglantes batailles. Château à nombreuses enceintes, remparts de la cité qui remplaça le *Castellum Menapiorum* des

---

1. Voir 2<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> séries du *Voyage en France*.

Romains. Ces témoins de l'arrogance flamande montrant à Philippe de Valois un coq avec l'inscription :

Quand ce coq chanté aura,  
Le roi Cassel conquêtera,

ces pierres fameuses ont disparu laissant seulement d'informes débris au point culminant.

Un jardin public enveloppe aujourd'hui ces vestiges des grandes luttes. Nulle autre ville ne possède une promenade comparable à celle-là, aucune autre n'offre au penseur des horizons si pleins d'enseignement. De cette plate-forme verdoyante et fleurie, on reconstitue sur le sol dix-huit siècles de notre histoire. Les pentes, la plaine, le lointain rivage des Dunes ont vu le sang gaulois couler à flot pour cimenter l'unité nationale.

Autour s'étend la plaine infinie, toute verte du vert doux des prés, des moissons et des lins, avec les groupes d'ormeaux, grâce et charme des campagnes flamandes. A travers ces étendues verdoyantes s'allonge à l'infini le sillon fauve des routes étoilées autour de Cassel et qui furent des chaussées romaines.

Le panorama est immense et précis, il est le type du paysage perspectif comme on le compre-

nait au siècle dernier. Aussi les Flamands se complaisent-ils à dénombrer les centres de population apparaissant comme sur un plan en relief : cent villages, trente-deux villes.

La ville s'étend au sud-est, dominant la contrée bien au delà d'Hazebrouck et d'Aire. Au nord le paysage est plus vaste encore, car il s'étend jus-



qu'à la mer, confusément devinée, ce matin, par la bordure blanche des Dunes et les phares de Dunkerque et de Gravelines. A l'est se dresse, séparé de Cassel par une dépression que l'on pourrait appeler un col, le mont des Récollets, mamelon isolé, en forme de calotte, coupé de carrières, recouvert de bois. Plus loin on voit surgir le petit massif du mont des Cats, dont le

sommet est recouvert par la masse blanche du couvent des Trappistes.

Au milieu du jardin, non loin des débris de tours et de remparts de la cité romaine et de la forteresse féodale conservés pieusement par la municipalité, un monument a été élevé en mémoire des trois batailles livrées à Cassel par trois Philippe de France : Philippe I<sup>er</sup>, battu en 1071 ; Philippe de Valois, vainqueur en 1328, et Philippe d'Orléans, frère de Louis XIV, qui battit Guillaume d'Orange en 1677.

Plus intéressant peut-être, plus pittoresque aussi est le panorama découvert de l'éperon terminal de la montagne où tournent les moulins. Des abords de ces constructions entourées de jolis jardins enclos de haies vives, on a moins un tableau d'ensemble, mais plus de charme et d'intimité, la plaine semble plus proche, le tableau évoque avec plus de précision la campagne comme la comprirent les peintres de la vieille Flandre.

En ville aussi, on retrouve ce passé. Les rares habitants que l'on croise dans les rues, les acheteurs et les boutiquiers parlent uniquement le flamand, on peut aller partout sans entendre un mot de français ; sans les enseignes des magasins qui, toutes, emploient l'idiome national, on se croirait dans quelque cité hollandaise.

Peu de monuments ; il n'en est pas dans la longue rue traversant en entier la ville, mais la place possède de fort intéressants édifices dans son hôtel de la Noble-Cour devenu la mairie et, en face, l'ancienne maison commune construite pendant la Renaissance et transformée aujourd'hui en tribunal de paix et en musée.

Par cette journée lumineuse et douce, la promenade à travers la campagne de Flandre fut exquise. J'ai voulu gravir les pentes boisées du mont des Récollets, suivre le petit vallon de Terdeghem et visiter Steenwoorde avant d'aller parcourir le mont des Cats.

La plaine, dans le langage local, s'appelle le « Pays au Bois » (*Hout-Land*), souvenir lointain de l'époque où cette région était une forêt. Il en reste çà et là des chênes isolés et les yprésaux encadrant les champs leur donnent encore un caractère bocager. Au milieu de ce riant paysage, assise au carrefour formé par le rayonnement d'une dizaine de chemins aboutissant à la route de Cassel à Ypres, est la petite ville de Steenwoorde. Comme Wormhoudt, Hondshoote et autres villettes de la Flandre flamingante ou maritime, elle a des maisons de briques coquettement peintes de couleurs claires. Jadis isolée, elle est

maintenant reliée à Bergues et à Hazebrouck par le chemin de fer à voie étroite. Petite est la ville ; si la commune a 4,500 habitants, il y en a à peine 1,800 dans l'agglomération, le reste est répandu dans les hameaux et les innombrables fermes qui donnent tant de vie à ces campagnes.

Vers l'est surgissent les *monts*. Une heure de marche au long du Rommel becque me conduit à Godewaersvelde, situé au pied du mont des Cats — que l'on prononce Kattes et appelé Katsberg par les flamingants. — C'est un village auquel le monastère de la Trappe du mont des Cats a donné une vie nouvelle. Jusqu'aux premières années de ce siècle, le massif était resté inculte. Broussailles et fougères en revêtaient les pentes quand, en 1821, un peintre, nommé Ruysen, abandonnant le monde, vint y créer une maison d'écudation qu'il céda plus tard aux Trappistes. Au début, comme dans toutes les autres maisons de l'ordre, on se contenta de défricher les pentes, de les mettre en valeur. Des champs de houblon entourèrent bientôt l'édifice, de beaux jardins s'étendirent. Ce fut pour les petites collines le signal d'une transformation profonde.

Les pères se livrèrent ensuite à l'élevage du bétail et entreprirent la fabrication du fromage. Comme les autres Trappes, le mont des Cats fit



du fromage dit *Port du Salut* ou Port-Salut ainsi appelé de la trappe de ce nom dans la Mayenne<sup>1</sup>. C'est aujourd'hui une très grande industrie employant 6,000 litres de lait achetés dans la contrée, car le couvent possède soixante vaches seulement. Le fromage du mont des Cats est répandu dans tout le Nord, les buffets des gares le vendent comme produit local, ainsi ailleurs les madeleines de Commercy, le nougat de Montélimar, les calissons d'Aix ou l'angélique de Niort. Une brasserie fabrique une bière réputée dans ce pays de la bière.

Modeste jusqu'à ces dernières années, le monastère vient de se transformer. D'immenses bâtiments, une vaste église couronnent maintenant la petite colline et semblent l'écraser. Tant que les années n'auront pas éteint l'éclat de la pierre et des briques, ce sera trop énorme pour l'humble montagne<sup>2</sup>.

Le « mont » est charmant. Au pied, des champs de fèves et des prés, puis des houblonnières montant jusqu'aux abords du monastère. De petits

---

1. Elle a été décrite dans la 2<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, pages 66 et suiv.

2. L'inauguration a donné lieu à des fêtes retentissantes. On avait autorisé exceptionnellement les femmes à visiter la Trappe, aussi la foule fut-elle immense pendant six jours. 100,000 personnes, dit-on.

bois revêtent çà et là les pentes, plus nombreux vers la frontière, au-dessus du village de Bœschêpe qui, lui aussi, possède un *mont*, de 20 mètres inférieur au mont des Cats, dressé à 158 mètres. Sur les pentes jusqu'à la Belgique, partout des houblonnières qui se confondent sur le territoire étranger avec les champs de houblon de Poperinghe, fameux parmi les brasseurs.

Entre le mont des Cats et le mont de Bœschêpe se creuse le joli vallon de Berthen parcouru par le ruisseau ou *becque* de Cappel. En face de Berthen se dresse le mont Noir, colline pittoresque revêtue de bois. Au pied de la « montagne », à l'est, passe la ligne frontière. Au delà, la Belgique possède aussi ses *monts* : le mont Vidaigne, le mont Rouge et le mont de Kemmel.

Du sommet de toutes ces hauteurs la vue est fort belle, mais ne saurait faire oublier celle que l'on découvre de Cassel, véritablement incomparable. Le massif du mont des Cats, par contre, est plus gai, c'est un petit monde riant et heureux quand le soleil l'éclaire et se joue dans les mouvantes colonnades des houblonnières.

---

## XIII

### LES MOËRES

Bergues. — Ses monuments. — Le beffroi. — Sur la montagne verte. — Campagne flamande. — Le champ de bataille de Hondschoote. — Une ville déchue. — Les cultures à la frontière. — La Basse-Colme et le Ringsloot. — Entrée dans les Moères. — Les champs. — Le village. — Histoire du dessèchement. — Cobergher et d'Hérouville. — Zuydcoote. — Les sarcleuses. — Au pied des dunes.

Rosendael. Mai.

De toutes les tranquilles cités flamandes, Bergues est une des plus calmes. Au sein de ses plaines à peine émergées, dans sa ceinture de remparts où Vauban a mis toutes les complications de ses bastions, de ses saillants, de ses demi-lunes, de ses fossés, de ses ouvrages à cornes, de ses escarpes et de ses contrescarpes, elle a échappé à l'industrie moderne. Quelques hautes cheminées de brasseries ou de petites usines se dressent bien çà et là, mais elles n'envahissent pas le paysage; le beffroi, les tours d'église, les ruines de l'abbaye conservent à la cité guerrière son aspect d'autrefois.

L'intérieur ne dément point cette impression ; quand, au delà des fossés pleins d'une eau immobile, on pénètre sous la porte de Bierne, on voit s'ouvrir une rue longue et calme entre des maisons de briques d'un jaune grisâtre, souvent peintes de couleurs claires. Deux monuments, dans cette voie que trouble seul l'omnibus des hôtels venant de la gare : une grande citerne aux murs épais, recouverte par un toit d'ardoises en forme de dôme, semblable à une forteresse intérieure, et l'église Saint-Martin qui, après avoir subi de nombreux avatars, est l'objet d'une nouvelle et intelligente restauration. Un porche de style flamboyant lui rendra son aspect primitif.

A côté, sur le parvis solitaire, un édifice des belles époques de l'art hispano-flamand a été rétabli, lui aussi, dans son état d'autrefois. C'est le Mont-de-piété construit en 1663, dont le pignon donne un grand caractère à ce coin de ville endormie. On en a fait une caserne de gendarmerie.

L'église est riche en œuvres anciennes, d'autant plus précieuses que le mauvais goût moderne y sévit. A côté de tableaux et de sculptures laissées par le passé, des chapelles en trompe-l'œil sont d'un effet navrant. Ces erreurs d'esthétique, ou plutôt cette absence d'esthétique dans nos églises modernes, est d'autant plus doulou-

reuse pour l'artiste, que les architectes s'efforcent davantage de retrouver pour les constructions civiles un peu d'originalité et de style. Ainsi l'hôtel de ville, œuvre récente, a été reconstruit sur les plans de la maison commune de 1664. Avec le ton bleuâtre de la pierre calcaire, ses fenêtres à meneaux, ses colonnes engagées, sa balustrade et sa galerie, il offre un aspect intéressant.

Mais le monument par excellence de Bergues, celui qui lui donne davantage son caractère de cité flamande, c'est le beffroi, haute et élégante tour de briques, divisée en six étages par des rangées de fenêtres ogivales aveugles ou percées d'étroites ouvertures. Aux quatre angles, des tourelles polygonales en poivrière séparées par les cadrans de l'horloge, flanquent le campanile octogonal dans lequel les dimanches, jours de marché et de fête tintent les cloches du carillon; la plus grosse atteint le poids respectable de 6,500 kilogr. De la galerie qui relie les tourelles, un veilleur de nuit accentue le caractère archaïque du beffroi et de son cadre en criant l'heure dans un porte-voix, de demi-heure en demi-heure.

Il semble que rien n'a changé dans la cité somnolente. Sur la place, au pied du beffroi, il y a

encore une auberge des 17 Provinces et, Place du Marché, une enseigne « aux 17 Provinces », souvenir lointain de la domination espagnole. Dans toutes les rues, on retrouve ainsi des traces du passé. Rues solitaires aux maisons peintes ou bariolées, d'une propreté exquise ; mais sans les femmes qui lavent à grande eau les carreaux des fenêtres et le seuil des portes, on se croirait dans une ville déserte.

Aux abords de la Petite Place, on retrouve un peu de vie ; ici les magasins sont nombreux, mais la clientèle est rare. Bergues s'éveille une fois par semaine, le lundi ; alors, de toutes les campagnes flamandes et des régions artésiennes voisines, les cultivateurs accourent au marché, le plus considérable de cette région, pour les grains surtout. Il se traite chaque année pour 20 millions d'affaires sur la place de Bergues ; une partie des produits vendus vient s'embarquer dans la ville même, où le canal de la Basse-Colme forme un port curieux, dessiné en zigzag, bordé de quais droits que longe une barrière de fer.

Le nom de Bergues est dû à une éminence, un *berg* ou *mont* dominant de 17 mètres la plaine voisine. Humble mont s'il en fut ; butte de gazon vert, d'où le nom primitif de *Groen berg* ou montagne verte, mais précieuse pour surveiller et dé-

fendre le plat pays de la Flandre maritime, à peine au-dessus de la mer. Une forteresse le couvrit, protégeant une abbaye bientôt fameuse, dite de Saint-Winoc, une des plus opulentes du Nord, assez riche pour que ses dépouilles en livres et tableaux aient pu faire le fond de la bibliothèque et du musée de Bergues, collections dignes d'une visite.

De l'abbaye, bâtie au sommet du Groen berg, dans une partie de l'enceinte convertie en terrain de manœuvres, il ne reste presque rien. Une sorte d'arc de triomphe, ancienne porte du monastère, donne accès sur l'esplanade plantée d'arbres superbes. Là deux tours, la *Blanche* et la *Bleue*, sont encore debout, conservées moins pour leur valeur architecturale, plutôt nulle, que pour leurs services passifs. Elles sont des *amers* dont se sert la marine pour se repérer; on les voit de fort loin en mer. La plus grosse, soutenue par d'énormes contreforts, est en même temps un observatoire militaire pour le camp retranché de Duinkerque.

Sur l'esplanade tranquille sont plantés deux mâts mobiles pour le tir à l'arc, jeu fort en honneur dans cette humble cité de 5,200 âmes à peine.

Du haut des remparts interdits au public, on a une vue immense sur la campagne flamande, les terres basses des wateringues découpées en da-

miers par des rangées d'ormeaux, semées de grandes fermes, plantées de moulins à vent aux vastes ailes, la ligne blanche des dunes, les cheminées, les toits, les mâts des navires, Dunkerque et son énorme banlieue et la nappe étincelante de la mer du Nord.

Cette campagne grasse, plantureuse, respirant le bien-être, est un peu monotone pour le promeneur ; rien n'arrête l'attention : fermes, cultures, canaux de dessèchement sont par trop semblables. Mais un petit chemin de fer à voie étroite court maintenant à travers la plaine fertile et montre rapidement, sans fatigue, le paysage flamand. Cette ligne relie Bergues à Hazebrouck d'un côté, à Hondschoote de l'autre et ouvre un canton jadis fort isolé.

La voie contourne Bergues vers le sud, aux abords du fort Suisse, minuscule annexe de la place. De là on a sur la ville une curieuse vue rappelant les gravures du siècle dernier. Les tours, le beffroi, les remparts forment un décor charmant, finissant en pente douce sur le renflement vert fleuri de renoncules et rempli de bétail du Groen berg.

Le convoi fuit en côtoyant la route, entre les cultures bien soignées et les prés à jaunes florai-

sons. Le paysage est d'une grâce douce et captivante, sans grandes lignes, sans contrastes. Les lignes d'ormeaux, les haies autour des fermes, le vert profond des blés, le gris des toits de chaume nombreux encore, la teinte ardente des toits de *pannes*, la blancheur des pignons, les moulins à vent qui tournent avec lenteur composent un tableau d'une exquise harmonie.

Le sol légèrement se relève et la végétation arborescente, échappant aux eaux stagnantes des terres basses, prend un grand développement. Près de Warhem, la succession des bordures d'ormeaux donne à la campagne un aspect forestier. Il dut y avoir ici jadis de vastes sylves, car la route est bordée de chênes et cet arbre est fréquent dans les clôtures de fermes. La transformation est d'ailleurs récente. Les récits de la bataille de 1793 montrent les deux rives de l'Yser et de la Becque de Killem, complètement couvertes de taillis épais.

Peu de bourgs dans ces terres fertiles; la population vit dans les habitations isolées. Le plus gros centre est Rexpoëde, où le chemin de fer se divise en deux branches dont l'une remonte à Hondschoote en longeant le village de Killem, que domine la belle tour carrée de l'église, d'une majesté un peu fruste.

Le train s'arrête près d'une énorme tour de moulin à vent, aujourd'hui sans ailes, mais qui les déployait en 1793, quand Houchard et Jourdan conduisaient les jeunes armées républicaines



contre les Anglais du duc d'York et les Hanovriens du maréchal Freytag pour faire lever le siège de Dunkerque.

Un autre moulin avait vu la victoire; il se dressait à l'endroit où celle-ci fut le plus chèrement

disputée. Il a disparu : sur son emplacement est la station du chemin de fer. Là se produisit une de ces scènes grandioses qui marquèrent les premiers succès de nos armes. Jourdan, le futur maréchal, et le général Colaud, blessés, ne pouvaient plus marcher à la tête des troupes. Houcard demanda aux conventionnels Levasseur et Delbreil de les remplacer. En voyant devant eux les représentants de l'Assemblée, ceints de leur écharpe tricolore, coiffés de feutres empanachés, les soldats poussèrent un formidable cri de : Vive la nation ! et, se ruant sur les Anglo-Hanovriens, les rejetèrent dans les rues d'où, après un combat acharné, ils les refoulèrent sur Furnes.

Il est difficile de reconstituer la bataille. Si les bois à la faveur desquels nos soldats se préparèrent à l'assaut d'Hondschoote ont été défrichés, ce n'est pas la plus grande des transformations. Pour comprendre, sur le terrain, la grande lutte des 6, 7 et 8 septembre, il faudrait remettre le pays dans l'état où il se trouvait alors, c'est-à-dire le couvrir d'une nappe d'eau, catastrophe qui pourrait se reproduire si jamais une guerre venait de nouveau ravager nos côtes de la mer du Nord.

En effet, la base de la défense terrestre consistait dans l'inondation de tout le pays autour de Dun-

kerque, de Bergues, de Gravelines et de Calais. Il suffit de fermer les écluses des canaux de dessèchement pour faire refluer les eaux sur un immense territoire, ou bien, au contraire, de les ouvrir toutes grandes pour livrer passage à la marée. Si un tel plan était exécuté, on verrait une contrée peuplée de plus de 200,000 âmes transformée en une immense lagune. Ce désastre nécessaire a été plusieurs fois ordonné. En 1793, Dunkerque lui dut son salut. La submersion, en empêchant les Anglo-Hanovriens d'agir ensemble, ne permit pas au duc d'York de secourir Freytag, et celui-ci, chassé d'Hondschoote, dut abandonner notre territoire.

Le souvenir de ces événements s'est effacé. Les terres basses, sillonnées de canaux dont les eaux vont à la mer quand le flot s'est retiré, ont pris une opulente parure de moissons et de cultures. La ville d'Hondschoote ne montre aucune trace de la grande lutte. Elle s'ouvre tranquille au bord d'un petit port rempli de chalands déchargeant des engrais et des matériaux de construction, desservi par un embranchement du canal de la Basse-Colme. Une longue rue en pente douce, bordée de maisons basses, peintes de couleurs claires et variées, conduit à la place principale, la « grande place ».

Au milieu du vaste carrefour se dresse la tour de l'église, haute de 82 mètres, avec sa flèche dentelée, symétriquement ornée de lucarnes sur chaque face. Des rues longues et calmes rayonnent de là, avec des habitations n'ayant qu'un rez-de-chaussée, sans cesse peintes et repeintes. La peinture en bâtiment doit être un excellent métier dans l'humble bourgade flamande qui a survécu à l'une des plus opulentes cités industrielles du moyen âge. Hondschoote, au temps de la grande prospérité de Comines et d'Ypres, compta, dit-on, plus de 20,000 habitants<sup>1</sup>. Les guerres l'ont d'autant plus facilement réduite en cendres que les constructions étaient pour la plupart en bois. De sa prospérité il lui est resté un très bel hôtel de ville d'origine espagnole et sa belle église, dont la chaire, les stalles, les confessionnaux au nombre de huit, indice d'une population plus nombreuse jadis, le buffet d'orgues sont de remarquables œuvres de sculpture.

La bataille est rappelée par un tableau d'Hippolyte Bellangé, dans la maison commune et, sur la place, par un monument représentant une vic-

---

1. Elle est aujourd'hui de 3,315, dont 1,873 seulement agglomérés.

toire qui d'une main brandit une épée et de l'autre tient un drapeau.

Hondschoote n'a donc rien gardé de son rôle industriel : ses usines sont celles de toutes les petites villes de cette importance ; la plus considérable, une cartonnerie mécanique, est loin du centre communal, au bord du canal, à la marge des Moères, curieuse région agricole située au-dessous de la mer et répartie entre la France et la Belgique, pays dont Hondschoote est à 1,500 mètres à peine.

Le bassin lacustre conquis par l'homme est à trois kilomètres d'Hondschoote, la route de Ghyvelde le traverse en entier. En allant prendre le chemin de fer à cette dernière station, j'ai parcouru la partie centrale de l'immense dépression.

Rien ne la fait prévoir, à la sortie d'Hondschoote ; on parcourt des campagnes d'une richesse extrême laissant comprendre l'expression de « la grasse Flandre ». Les champs sont cultivés avec un soin extrême. Pommes de terre, haricots en vastes étendues, trèfles, fèves, pois donnent une surprenante impression d'opulence. Les fermes, d'une propreté hollandaise, ont leurs façades blanches relevées par le contrevent vert cher à Jean-Jacques.

•

Chaque cultivateur dessine la façon de son champ d'après les limites parfois sinueuses de la propriété ; il en résulte un arrangement pittoresque, des arabesques harmonieuses tracées par les haricots ou les fèves.

Brusquement change l'aspect du pays ; on vient de dépasser l'usine à carton et de franchir le canal de la Basse-Colme qui relie Bergues à la ville belge de Furnes et l'on descend insensiblement, au long d'une route régulière bordée de peupliers. Les cultures de légumineuses ont disparu, les champs, régulièrement délimités par des fossés et des canaux, au bord desquels croissent des peupliers et des saules, sont consacrés aux céréales et aux betteraves. Pas de fermes isolées, une seule maison égaie la route, riante sous son éclatante couche de peinture, dans un jardinet très fleuri.

Mais un village s'est construit à la croisée de deux chemins : c'est celui des Moères, composé d'une double rangée de constructions de briques rouges aux toits de pannes de même ton. Les cheminées seules tranchent par leur teinte grise sur ce fond fulgurant. L'église dresse une frêle flèche d'ardoises.

Tel est l'aspect des Moères vu des abords ; une fois que l'on est parvenu entre les deux lignes

•

de maisons, le spectacle est tout autre. Les façades basses se présentent fraîches, vernies à l'ocre jaune, avec des contrevents verts ou bruns, gais à l'œil. De grandes écoles s'alignent sur la route, la rencontre des chemins forme un carrefour sur lequel sont les cabarets, un charron, deux ou trois boutiques.

Il y a cent ans, il y avait à cette place une épaisse couche d'eau saumâtre ; la plaine, aujourd'hui fertile, était un immense lac entouré de marais allant des abords de Bergues aux abords de Furnes. Ce lac, un instant desséché, avait été formé à nouveau pour la défense de Dunkerque.

La conquête des Moères, toutes proportions gardées, fait songer aux grands travaux des Hollandais supprimant la mer de Harlem, à la conquête du marais poitevin<sup>1</sup> et des terres basses du Mont Saint-Michel<sup>2</sup>. Elle est due à l'un de ces grands esprits de la Renaissance qui furent à la fois peintres, architectes, économistes et ingénieurs, Wenceslas Cobergher, originaire d'Anvers.

Il avait déjà desséché nombre d'étangs et de

---

1. Voyez la 16<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitres X, XI et XII.

2. 5<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XVII.

marais quand il eut l'idée de mettre en valeur les deux lacs de la grande et de la petite Moëre, vastes, l'un de 2,134 hectares, l'autre de 176, et dont le fond était inférieur de 2 mètres à 4 mètres et demi au-dessous de la marée. Le projet, naturellement mal accueilli par les populations, fut encouragé par les archiducs Albert et Isabelle. Après bien des obstacles, Cobergher put commencer les travaux en 1616. Une digue entourait les Moëres, elle-même bordée à l'intérieur au-dessus du niveau des eaux par un large canal de ceinture ou *Ringsloot*, destiné à recevoir les eaux puisées par les machines et à les conduire à Dunkerque au moyen d'écluses ouvertes à basse mer. Tout un système de digues et de canaux fut conçu et, en 1622, vingt-deux moulins à vent munis de vis d'Archimède déversaient à flots l'eau des lacs dans les canaux. L'opération se poursuivit au milieu d'obstacles toujours accumulés par l'envie ou l'ignorance. En 1626, il n'y avait plus d'eau dans les Moëres; on les divisa par des chemins en remblai et des fossés. Il devenait alors possible de mettre les fonds en valeur; des champs, des prairies, des arbres ne tardaient pas à couvrir ce qui avait été un marécage pestilentiel.

Les archiducs et Cobergher s'étaient partagé le sol ainsi conquis. Vendu par lots, il ne tarda

pas à attirer des habitants. M. Quarré-Reybourbon, dans une intéressante notice consacrée aux Moères, dit qu'il y avait 140 fermes vingt ans après le dessèchement<sup>1</sup>.

Cobergher mourut à 84 ans, ayant pu jouir de son œuvre. Il n'eut pas la douleur de la voir détruite. Lorsque Condé vint assiéger Dunkerque, le gouverneur espagnol fit percer les digues et, de nouveau, les deux lacs furent formés. Sous la domination française, diverses tentatives eurent lieu pour reconstituer les cultures; l'une d'elles avait pour promoteur le colonel de Ricouart, comte d'Hérouville, qui, tenant garnison à Dunkerque, avait été frappé des avantages à retirer du dessèchement. De grands capitaux lui furent fournis, il restaura l'œuvre de Cobergher, et malgré les guerres, malgré les difficultés rencontrées, on vit de nouveau les Moères se couvrir de moissons. En 1770, une inondation rompit les digues : le comte d'Hérouville était ruiné. Ses commanditaires firent rétablir les travaux, le siège de Dunkerque réduisit une fois encore tout à néant. Mais, en 1795, on recommença le dessèchement.

En 1802, quand la paix parut assurée, on fit de

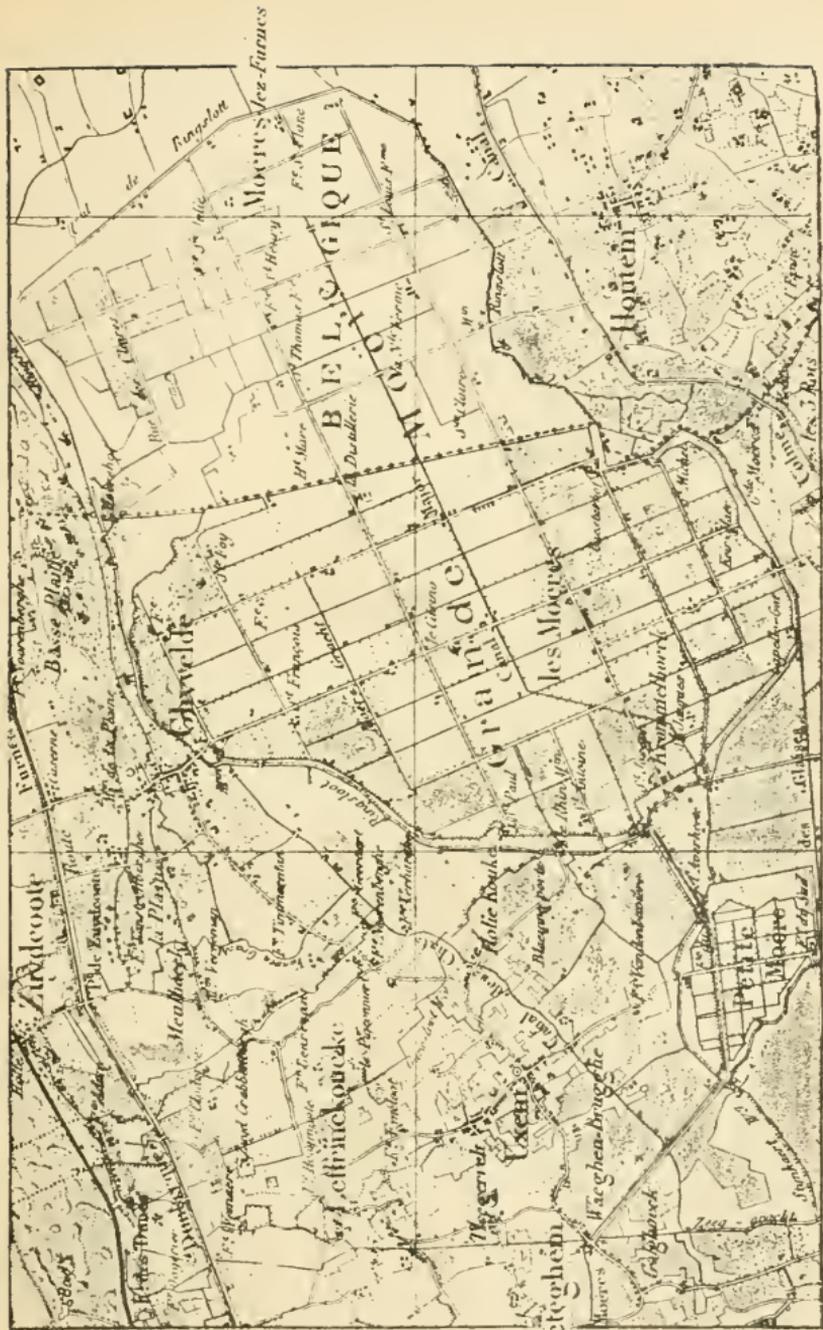
---

1. « Dessèchement des Wateringues et des Moères dans l'arrondissement de Dunkerque. » Les renseignements historiques dont je me suis servi sont en partie puisés dans cet opuscule.

nouveaux efforts ; un homme actif, M. de Buysen, consacra quarante ans de sa vie à la conquête ; pas à pas il gagna sur les eaux ; en 1826, enfin, le succès était complet. Les digues étaient si puissantes, l'écoulement si bien assuré que, pendant l'inondation ordonnée en 1814, on avait pu préserver la cuvette des Moères.

Telle est, très succinctement résumée, l'histoire de cette lutte formidable entre l'homme et l'eau. Il faut la connaître pour bien comprendre ce pays et l'utilité de ces longs canaux rectilignes découpant le sol en damiers. Le plus grand de ces cours d'eau artificiels, le canal Major, est à peu près au centre de la cuvette, il semble immobile, mais le jeu des moulins à vent établis par M. d'Hérouville pour vider le Ringsloot en fait renouveler sans cesse les eaux. Ces moulins, encore en bon état malgré leurs 135 ans d'existence, ont conservé les noms de fleuve donnés par leur créateur. La carte d'état-major n'indique que le Rhin, situé à l'Ouest, sur le chemin d'Uxem. Il y a encore le Tage, le Rhône et le Pô.

Les routes sont bordées de canaux plus étroits, des ponts donnent accès dans les champs couverts de belles récoltes. Le sol, trop humide pour des légumineuses, produit en abondance le blé, le colza, le lin, les betteraves ; pour utiliser



celles-ci, une vaste distillerie s'est installée à la frontière même, traitant à la fois les betteraves belges et celles de France.

Voici encore un grand canal, dit *Moëre Gracht*; dès qu'on l'a dépassé, on voit au loin le terrain se relever légèrement. C'est la berge de l'ancien lac. Sur cette ride se profile l'église de Ghyvelde, à la flèche élancée, les habitations viennent jusqu'au Ringsloot.

Ghyvelde est un grand village aux maisons peintes, très animé à cette heure crépusculaire. Des bandes de femmes et de fillettes, pieds nus, portant leurs chaussures dans des paniers, en remplissent la grande rue. Ce sont des femmes et des filles de pêcheurs qui reviennent de sarcler dans les Moëres. Toutes s'arrêtent, les yeux ardents, devant l'horloger-bijoutier de l'endroit. Que de mauvaises herbes vont ainsi se transformer en pendants d'oreilles dans les humbles demeures et les huttes de Bray-Dunes !

Voici l'interminable rue, formée entre les dunes et la plaine jusqu'à la frontière, par les deux communes de Zuydcoote et de Bray-Dunes. La population semble uniquement composée d'enfants. Les hommes sont en mer, les femmes pêchent sur la plage ou sarclent. Les gamins se livrent à des jeux bruyants, la route est par endroits

bordée de barrières en fil de fer, sur chaque poteau un mioche se tient debout.

Je n'ai guère le temps de visiter les villages, le dernier train du soir va passer. Par la portière du wagon, je puis cependant voir la curieuse campagne gagnée sur les dunes et le marais. Les sables en apparence infertiles sont cultivés, divisés en enclos où croissent, vigoureux, des pommes de terre, des choux, des groseilliers et des pruniers. Plus on approche de Dunkerque, plus ce caractère de richesse maraîchère s'affirme. Au delà du fort des Dunes qui domine la plage, les dunes, la plaine et les Moères, c'est un potager superbe, dont les carrés luxuriants : carottes, salades et autres légumes, viennent entourer les maisons de Rosendaël, commune autonome qui, en réalité, fait partie de la grande agglomération dunkerquoise.

---

## XIV

### DUNKERQUE ET SON PORT

Première impression. — A travers Dunkerque. — La Basse Ville. — Statue de Jean Bart. — Le beffroi. — Le port d'autrêfois. — Le port d'aujourd'hui. — La rade. — La transformation du port. — Les nouveaux bassins.

Dunkerque. Mai.

Pauvre et mélancolique l'aspect de Dunkerque à l'arrivée par le chemin de fer. Une gare de briques, étriquée et morose, une place agrandie par les terrains vagues attendant les constructions, des canaux remplis de bélandres immobiles, un édifice assez monumental habité par le sous-préfet, un tramway trainé par des haridelles peu agiles, causent une singulière impression. Il faut découvrir, émergeant de toits gris, le haut beffroi et la forêt des mâts se profilant sur le ciel brumeux pour admettre que l'on est dans la métropole maritime du nord de la France, dans le port sans lequel l'énorme foyer industriel groupé entre la Lys et la Deûle n'aurait pu prendre son extension.

A en juger par le plan, des quartiers neufs aux rues larges et droites doivent former, au sud du canal de Bergues, une ville d'allure moderne ; mais ces grandes artères aux maisons sans caractère, au-dessus desquelles se dressent les hauts bâtiments des usines sont monotones. Cette *Basse-Ville* n'est qu'un faubourg oublié par le tramway unique de cette ville fort étendue, où l'on aurait besoin cependant de moyens rapides de communication.

Me voici sur l'impériale de la lente machine. Nous passons dans l'étroite rue Thiers, aux maisons de briques blanches noircies par la fumée ; à l'extrémité est un sévère palais de justice. Soudain, à un détour, l'aspect change, les rues se peuplent : voici la cité flamandè, riante et animée. De la place de la République, où se tient un pittoresque marché, à la place Jean-Bart, on voit peu à peu s'accroître le mouvement.

La place Jean-Bart, régulière, entourée de hautes constructions, dont la plus belle est l'hôtel de la Banque de France, est le cœur de la cité. La statue du héros populaire, la plus grande gloire de Dunkerque, se dresse au milieu. C'est une belle œuvre de David d'Angers, malheureusement placée sur un piédestal trop bas.

Le beffroi s'élance dans un carrefour près de

la place. La tour, haute de 60 mètres, renfermant un des beaux carillons de Flandre, sert aux signaux maritimes. En face, l'église Saint-Eloi montre sa façade blanche de style ogival, par laquelle on vient de remplacer heureusement le péristyle pseudo-grec dont on l'avait affligée au siècle dernier.

Pendant que le carillon sonne gaiement, le tramway poursuit sa course en des rues dignes d'une grande ville par l'animation, sinon par les bâtiments. Voici un hôtel de ville en construction, dont les murs dépassent les immeubles qui le masquent encore, puis la vieille mairie et le collège. Enfin, brusquement, le port et, dans toute sa longueur, le chenal ; au fond, la mer, d'un vert sombre. .

Quand je dis le port, c'est le vieux port que l'on aperçoit, celui d'il y a vingt ans à peine. Alors l'outillage maritime se composait d'un chenal, d'un avant-port, d'un port d'échouage offrant 7 hectares au stationnement des navires, de trois bassins à flot : du Commerce, de l'Arrière-Port, de la Marine, vastes ensemble de 11 hectares. Cet organisme semblait superbe et répondre à l'extension énorme prise par Dunkerque après la création des chemins de fer. Mais, à partir de 1870, l'encombrement devint inouï. Les navires

se pressaient sur trois rangs de chaque côté des quais, la seconde rangée ne pouvant charger ou décharger qu'en utilisant les ponts de la première, la troisième devant se servir de chalands. Des semaines se passaient parfois avant que les opérations pussent commencer. En 1883, quand je vins ici pour la première fois, le mouvement était de 6,000 navires ; or, on ne possédait que 2,570 mètres de quai, offrant 36,500 mètres de surface pour la manutention. Il fallait refuser des navires, et cependant le bassin à flot ne recevait que des vaisseaux de 1,000 tonneaux. Les grands steamers et les puissants voiliers devaient donc désertier Dunkerque, au grand détriment du commerce national.

Cette activité s'explique par l'admirable situation de Dunkerque. Seul entre tous les ports de la mer du Nord et de la Manche, il possède une rade naturelle tenable par les plus gros temps, accessible aux plus grands navires de guerre. Un réseau de canaux complet, d'un tirant d'eau de 2 mètres, amenant des gabares de 300 tonnes<sup>1</sup>, le fait communiquer avec la Belgique, les bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais, les riches

---

1. Mouvement du port de navigation intérieure (canaux) de Dunkerque en 1896 : 1,227,053 tonnes.

régions agricoles de la Flandre et de l'Artois et l'énorme groupe industriel de Lille, Armentières. Roubaix, Tourcoing, Valenciennes, Denain, Hautmont, etc. Houilles, usines, pays de consommation et de production sont à sa portée ; en outre, Dunkerque est bien plus près de la Suisse et de l'Allemagne méridionale que ne l'est Anvers, port qui accapare une si grande partie du trafic pour ces pays.

Dunkerque est donc un facteur important dans la vie économique du Nord ; s'il n'existait pas, il faudrait l'inventer.

Pour bien comprendre le rôle de Dunkerque dans l'admirable ensemble de cités travailleuses du département du Nord, il faut tout d'abord étudier sa situation maritime.

La côte de la Flandre maritime, depuis les environs de Calais jusqu'à l'embouchure de l'Escaut, est d'une monotonie dont rien ne saurait donner l'idée. Une mince ligne de dunes basses forme la côte ; en face d'elle s'étend l'estran, plages de sable fin dont la longueur dépasse souvent plus d'un kilomètre. Rien ne saurait rendre la désolation de ce cordon littoral. Les dunes flamandes n'ont pas, comme les dunes de Gascogne, une parure de pins et de chênes, les *lêdes* ne

se remplissent pas de cette herbe courte et fine qui forme de si jolis tapis. Elles se hérissent seulement de joncs des sables, appelés oyats. Sur de rares points abrités des vents de mer, entretenus dans un état d'humidité perpétuelle par le voisinage des Moères, végètent quelques maigres arbustes. Mais, en somme, ces dunes sont nues, les oyats grisâtres se confondent avec le sable, sous un ciel presque continuellement embrumé, au bord d'une mer sombre; pourtant, à certaines heures, ce paysage ne manque pas d'une grandeur mélancolique.

Au devant de l'estran s'allongent, jusqu'au milieu du détroit, six lignes parallèles de bancs continuellement noyés, découpés par des sillons nombreux. Ces bancs, appelés bancs de Flandre qui se développent largement, en éventail, du Pas-de-Calais à la mer du Nord, ont un point de départ commun situé à l'ouest du port de Gravelines, en face de la pointe de Walde. Le système de ces bancs, large de 6 ou 7 milles à la pointe de Walde, en a 16 ou 17 en face de la ligne idéale séparant la France de la Belgique. Au large de la côte belge, l'éventail s'élargit encore.

Cette disposition singulière s'explique par de violents courants venus de la Manche. Tant que les eaux sont resserrées dans l'étroit défilé com-

pris entre le South Foreland et le cap Gris-Nez, il ne se forme pas d'atterrissements ; à mesure que la côte s'éloigne, que les rivages s'évasent largement en Angleterre et en Flandre, le courant s'apaise, les troubles se déposent, les eaux, obligées de se répartir sur une surface de plus en plus grande, divergent et se creusent des sillons profonds dans les dépôts de sables qu'elles ont formés. Telle est l'origine de ce labyrinthe, où des marins qui n'auraient pas l'habitude de ces parages se perdraient facilement.

Par un singulier hasard, ces bancs ont créé, de chaque côté du détroit, des rades excellentes, seuls abris de ces mers tourmentées. Sur la côte anglaise, une série de bancs parallèles, moins pressés que les bancs de Flandre, se terminent par le banc de Godwin, derrière lequel se trouve, au nord de Douvres, l'excellente rade des Dunes ; sur la côte française, le Hills Bank, prolongé à l'est par le Trapegeer Bank, qui se soude à l'estran, abrite une rade ayant partout plus de dix mètres de profondeur. Entre le Hills Bank et le Trapegeer Bank, s'étend une passe ayant un peu moins de dix mètres de fond.

Quand la marée monte, tout ce système de bancs est parfaitement visible à l'œil nu, de la digue de Rosendaël, ou mieux du phare de Dunkerque.

Les flots se ruent sur les bancs en dessinant de longues lignes de vagues blanchissantes ; la tranquillité de la rade contraste avec la violence de la mer dans ces sillons parcourus par les violents courants de marée.

Cette rade de Dunkerque n'aurait cependant jamais rendu de grands services si, en face même de ce point, n'était venu se jeter à la mer un des bras qui constituent le delta de l'Aa, comme d'autres chenaux de ce petit fleuve ont donné naissance à Mardyck — port aujourd'hui ensablé et déchu, ville disparue d'ailleurs — à Calais et à Gravelines. Non que l'Aa ait dirigé vers cette partie de la côte un bras assez puissant pour percer les dunes et ouvrir une communication entre l'intérieur des terres et de la mer, mais il a permis à l'homme de créer des estuaires à peu de frais. Ce fleuve, par ses alluvions, a lentement comblé un golfe immense qui s'étendait jusqu'à Saint-Omer, c'est-à-dire à près de 30 kilomètres de Gravelines, à 35 de Dunkerque. L'étendue des alluvions du delta, de la frontière française à Calais, forme un front de plus de 12 lieues. Contre les vases à demi fluides du golfe, la mer a dressé peu à peu le cordon des dunes. L'Aa se perdait dans des étangs et des marais placés au-dessous des hautes mers, quand on a imaginé de

régulariser son cours, de couvrir l'ancien golfe d'un réseau de canaux aboutissant au fleuve, avec des portes de marée empêchant l'arrivée du flot salin; on a pu ainsi assécher le pays. Le golfe est devenu cette étrange contrée appelée les wateringues<sup>1</sup>. 300 kilomètres de watergangs, ou canaux, de dimensions diverses, y remplacent les routes et les chemins vicinaux. A marée basse, quatre grandes voies apportent à la mer les eaux du pays : le canal de Calais, l'embouchure de l'Aa à Gravelines, le canal de Mardyck, aujourd'hui inutile, et le chenal de Dunkerque. Grâce à la rade, ce chenal est promptement devenu le grand port de la côte; Calais, seul, a pu un instant lui disputer la prééminence, à cause de sa proximité de l'Angleterre.

Le peu de relief de la Flandre et d'une partie de l'Artois a permis de prolonger ces canaux des wateringues vers le sud-est, vers la Lys, l'Escaut et leurs affluents, c'est-à-dire dans les régions où tant de grandes villes industrielles se sont élevées. Mais Dunkerque aurait bien plus profité encore de cette admirable situation, si ses voies navigables avaient été, dès le début, plus profondes,

---

1. Sur les wateringues, voyez le chapitre XVII qui leur est plus particulièrement consacré.

plus larges, mieux disposées pour une navigation importante.

En 1854, le tonnage du port, alors fréquenté par 4,093 navires, n'était que de 335,000 tonnes; en 1857, on atteignait 528,000; l'accroissement se poursuivit sans relâche: en 1871, on dépassait le million (1,126,723). Après une forte dépression en 1872, on remontait à 1,305,063 en 1875 et, depuis lors, malgré l'insuffisance du port, la progression continua. Pourtant, on pouvait prévoir le moment où Dunkerque ne pourrait recevoir un sloop de plus.

En 1878, on était à 1,500,000 tonnes. Un homme de grande ténacité, M. Trystram, président de la chambre de commerce, avait proposé depuis quelques années la transformation complète de Dunkerque par la création de nouveaux bassins. Longtemps, il vit son projet combattu; enfin l'évidence fut telle, que les plus hostiles se rallièrent. M. de Freycinet, alors ministre des travaux publics, vint visiter Dunkerque et reconnut la nécessité des travaux proposés. « C'est le port le mieux situé pour disputer à Anvers le sceptre de la mer du Nord, disait-il dans un discours. La question dépasse les limites du département et est pour nous une question française. »

De cette visite sortit le plan mis à exécution et

le creusement de vastes bassins, dont l'ensemble a été baptisé bassin Freycinet, œuvre aujourd'hui achevée, sauf l'élargissement et l'approfondissement du chenal qui est en période d'exécution.

Pour me rendre compte de ces travaux, je suis monté tout à l'heure au sommet du phare, bâti à l'extrémité des bassins, au-dessus de la grande écluse du Nord. Du sommet de cette haute tour la vue est immense, sur la mer du Nord, les dunes, les villes de plaisance de Malo-les-Bains et Rosendaël, les villes ouvrières de Coudekerque-Branche et Saint-Pol-sur-Mer<sup>1</sup>, les campagnes flamandes de France et de Belgique et la petite chaîne du mont Cassel. Au pied du phare, entre les forts et les remparts où d'énormes canons allongent leur volée et les anciens bassins dont les sépare l'île de la Citadelle, remplie de comptoirs de courtiers et d'armateurs, s'étendent les nouveaux bassins.

Ils s'étalent amples, réguliers, en deux groupes de *darses* séparées par de larges môles et ouvrant, sans écluses, sur de vastes bassins d'évolution.

---

1. La population de Dunkerque n'atteint pas 40,000 habitants dans l'enceinte des fortifications, mais les faubourgs populeux qui l'enserrent portent le chiffre total de l'agglomération à plus de 65,000.

Ceux-ci ont accès au chenal par de grandes écluses. L'une, dite de l'Ouest, a 21 mètres de largeur et 170 de longueur, dont 117 mètres de longueur utile. On la considéra comme une merveille, mais, au bout de peu de temps, elle apparut insuffisante pour l'accès des grands navires, dont les dimensions et le tirant d'eau n'ont cessé de s'accroître. En 1887, on décida de construire une autre écluse, dite du Nord — aujourd'hui écluse Trystram; les travaux furent immédiatement entrepris; en 1889, les fondations étaient terminées et l'on pouvait poser la première pierre. Cet ouvrage, qui devait être mis en service en 1894, le fut en 1897 seulement; il a des proportions gigantesques : 25 mètres de largeur, 210 de longueur, dont 170 mètres de longueur utile. Dans les mortes eaux extraordinaires, la profondeur est de 9 mètres; elle est de 10 mètres dans les mortes eaux ordinaires, de 11 mètres dans les vives eaux ordinaires et semble devoir suffire pendant longtemps aux besoins des plus puissants navires. Trois portes d'ébe en tôle servent à fermer cet énorme pertuis et permettent de constituer soit un sas unique de 176<sup>m</sup>,70, soit deux sas, l'un de 106<sup>m</sup>,50, l'autre de 70<sup>m</sup>,20.

Mais cette écluse ne peut être utile que si le chenal reçoit lui-même des navires ayant les di-

mensions de l'écluse Trystram. C'est pourquoi on poursuit en ce moment l'élargissement et l'approfondissement de cette voie d'accès. L'achèvement est proche : alors Dunkerque sera le mieux outillé de nos ports <sup>1</sup>.

La surface réservée aux navires comprend 7 hectares dans l'avant-port et le port d'échouage, 11 hectares dans les anciens bassins et 31 hectares dans le bassin de Freycinet. Le port d'échouage offre 1,075 mètres de quais, les bassins 7,266 mètres, dont 5,096 pour les seuls bassins de Freycinet. Les terres-pleins couvrent près de 55 hectares. Plus de 35 kilomètres de voies ferrées courent sur les quais, la gare maritime en compte, en outre, 3<sup>km</sup>,820. Dans les bassins débouchent les canaux, offrant 5,200 mètres de quais à la batellerie dans l'intérieur même de la ville.

Au milieu de l'île de la Citadelle, la chambre de commerce a fait édifier un « bâtiment central » dans lequel sont ses bureaux et un musée. De là, ses ingénieurs dirigent cet immense ensemble, les services des écluses, le remorquage assuré par cinq vapeurs, quatre superbes cales

---

1. Tous ces travaux, achevés au moment de l'apparition de ce volume, sont nettement indiqués sur l'extrait de la carte au 1/50,000<sup>e</sup>, sauf le chenal élargi.



de radoub dont une, la plus vaste de France, a 202 mètres de longueur, un gril de carénage, toute une armée de grues puissantes, des hangars, des entrepôts constituant une administration très complexe.

Et déjà cela apparaît insuffisant, on prévoit d'autres bassins entre Dunkerque et Malo-les-Bains, on songe encore à en créer entre les bassins de Freycinet et Saint-Pol-sur-Mer. En effet, le million de tonnes est depuis longtemps triplé. On a atteint 3,104,129 en 1897, dont 2,606,381 réellement représentées par des marchandises. Le nombre des navires n'a guère augmenté, il a même diminué (5,376), mais ce sont de grands vapeurs ou d'immenses voiliers, les plus grands du monde. Dunkerque a parfois dépassé Bordeaux comme mouvement de port, il lui dispute le troisième rang, il le lui enlèvera sans doute.

Quand la France se décidera enfin à relier directement Dunkerque à la Sambre et à la Meuse, en construisant le canal projeté de l'Escaut à la Sambre et à Mézières, le port français pourra disputer à Anvers le marché de l'Alsace-Lorraine, de la Suisse et de l'Allemagne du Sud. Il est inexplicable que ce travail, depuis longtemps étudié, n'ait pas été entrepris encore.

---

## XV

### LA PÊCHE A ISLANDE

Sur la jetée. — La pêche à Islande. — Grandeur, décadence et retour de fortune. — La flottille actuelle. — Le départ. — Au large. — Dans la mer Glaciale. — Le commerce maritime à Dunkerque. — Un peu de statistique. — L'industrie dunkerquoise. — Rôle de Dunkerque dans le nord de la France.

Malo-les-Bains. Mai.

C'est au port que l'on revient toujours, à Dunkerque. J'ai voulu aller visiter Malo-les-Bains, sa digue superbe, son kursaal, ses villas et ses jardins conquis sur les dunes, puis j'ai parcouru Rosendaël, les jardins publics de Turenne, Jacobsen et de la Marine; j'ai erré par les quartiers solitaires, j'ai visité le musée, digne d'intérêt; mais, inconsciemment je suis retourné sur la jetée du chenal où les grands navires montent à la marée, où se suivent les embarcations de pêche, où je vins jadis, pour assister au départ de la flottille d'Islande, longtemps source principale de la fortune maritime de Dunkerque.

Aujourd'hui, la pêche à Islande, comme on dit ici, est d'une maigre part dans le mouvement du port, la diminution a été constante depuis 1870. Alors 153 navires, jaugeant 14,434 tonneaux, montés par 2,262 hommes, allaient prendre part à la pêche à la morue autour de la grande île polaire. Ce nombre était tombé à 80, vers 1891, mais il tend à remonter. L'an dernier (1897) il a été de 100, jaugeant 9,271 tonnes avec 1,713 hommes d'équipage. Malgré cette diminution, Dunkerque n'en est pas moins notre centre le plus considérable pour la pêche à la morue, dépassant de beaucoup Paimpol, en qui l'on incarne généralement cette industrie<sup>1</sup>. La pêche a été peu fructueuse : 3,307,855 kilogr. de morues vertes, 99,720 kilogr. d'huile ; mais, certaines années le poids des morues a dépassé 7 millions, celui de l'huile a dépassé 400,000 kilogr.

A la fin de mars ou dans les premiers jours d'avril, la flottille ouvre ses ailes blanches pour monter vers le nord. Aujourd'hui, je n'aurai pas le spectacle toujours émouvant de ce départ plein de deuils anticipés, car plus d'un marin, plus d'un navire aussi ne revient pas de ces mers bru-

---

1. Sur la pêche à la morue par les flottilles de Paimpol, Binic, Le Légué, Saint-Brienc et Tréguier, voyez la 5<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, pages 148 et suivantes.

meuses. Mais chaque année, quand j'habitais Lille, je venais assister à cette exode, et j'en conserve le souvenir.

Dans le vieux port, au fond du bassin du Commerce, les bateaux stationnent pendant l'hiver. Ces navires semblent abandonnés ; les voiles sont serrées contre les mâts, les panneaux sont fermés. Viennent les premières brises tièdes de mars, toute la flottille s'anime : les écoutilles s'ouvrent, on apporte à bord des vivres, des approvisionnements de toutes sortes, des filets réparés pendant les longues heures d'hiver, les carènes sont repeintes, chaque goélette, lougre, sloop ou bisquine rivalise pour sa toilette. Ces cent vaisseaux peints à neuf, d'un blanc de neige ou d'un noir d'encre relevé d'une mince bordure jaune, avec leurs mâts vernis, leurs voiles blanches liées aux vergues, présentent un magique spectacle. Au-dessus de la forêt de ces centaines de mâts, dont la ramure est formée par le lacis inextricable des cordages, flottent une flamme rouge et le pavillon tricolore. Sur les quais se presse une foule de marins venant s'embarquer, suivis par des nuées de femmes et d'enfants aux yeux rougis.

Tout est prêt pour le départ : la chapelle Notre-

Dame-des-Dunes, située dans le voisinage du port, est envahie par les marins et leurs familles, venant prier la Madone de leur donner bon vent, heureuse pêche et prompt retour. Si l'église, étroite et sombre, ne désemplit pas, les estaminets, non moins sombres, mais plus vastes, ne sont guère chôchés. Ce sont les jours bruyants de la ville. Souvent les 200 fr. de prime donnés par les armateurs ont rapidement fondu entre les mains des matelots. Le matin du départ, presque toutes les bourses sont à sec. Avec une indifférence absolue, le marin s'en va cependant, laissant les siens sans le sou : la pêche aux crevettes et aux moules suffira à entretenir la nichée.

La mer ne brise guère sur les bancs : un bon vent s'est élevé, le baromètre annonce une période de beau temps; tous les navires hissent leur pavillon; ces centaines de drapeaux flottant au sommet des mâts jettent une indescriptible gaieté au milieu du tableau, un peu grisâtre, du port. L'étale va se produire bientôt. On ouvre les portes; un navire sort et est conduit en rade par les remorqueurs. D'autres suivent, le défilé s'allonge comme un serpent gigantesque; on voit chaque vaisseau s'incliner sur la vague, franchir la passe à son tour et s'avancer vers le nord.

Deux par deux, sur la mer jaunie par le remous des vagues contre les bancs de Flandre, s'en vont les goélettes. Les premières ne sont plus que des points blancs aux limites de l'horizon et les dernières sont encore dans le chenal. Enfin toutes sont sorties, la mer est couverte de voiles, les pavillons flottent gaiement, le soleil fait resplendir en cascades irisées les lames qui fouettent le flanc des navires. Les jetées, la digue, la plage sont envahies par la foule. Quand un navire atteint le musoir, le patron donne un signal, et l'équipage, agenouillé, prononce le *Pater* ; les femmes, les enfants s'unissent à la prière. Le spectacle est profondément émouvant.

Une chose singulière me frappa jadis : les très vieilles et les très jeunes femmes seules pleuraient, les autres contemplaient ce départ avec une sérénité antique. Celles-ci n'ont le plus souvent que des coups à gagner à la présence de « leur homme ». L'homme parti, c'est un peu de tranquillité, c'est surtout de la liberté.

Et la flottille monte toujours au nord, marchant inexorablement vers ce but comme attirée par un aimant. Cette longue file de vaisseaux, dirigée sur le même point, semble courir à l'accomplissement d'une œuvre mystérieuse. On songe aux grandes invasions du passé, quand le

nord envoyait sur nos côtes ses flottes de pillards normands et danois.

Pendant que s'enfonce dans les brumes de l'horizon la longue théorie des blanches voiles, je m'en revenais au milieu d'une double haie de femmes de pêcheurs, accourues dans leurs plus beaux atours, vêtues de jupes aux couleurs éclatantes, ayant aux oreilles de grandes pandeloques d'or. Quelques yeux sont encore rougis, mais la plupart de ces pauvres créatures ont le visage résigné et ne paraissent guère songer aux dangers qui menacent le marin. Rien ne saurait rendre l'expression de fatalisme de ces physionomies. On sent que la présence permanente du danger pour ces gens de la mer a émoussé la crainte.

Le départ ne s'effectue pas toujours facilement. Souvent la mer est houleuse, ou bien le vent souffle du nord pendant de longues semaines, et les Islandais doivent rester dans le port. Les capitaines ne sont malheureusement pas fort instruits ; pour eux il n'est qu'une route, celle de la mer du Nord. Trois ou quatre navires ont cependant des patrons qui ont beaucoup roulé ; ceux-là, si le vent vient du nord, entrent dans la Manche, doublent le cap Lend's End's, emploient les courants et les vents de la mer d'Irlande, et arrivent

promptement sur les lieux de pêche. Ils gagnent ainsi de huit à dix jours sur la traversée.

La pêche à la morue n'est pas seulement, pour Dunkerque une cause d'armement considérable, elle joue aussi un rôle important dans l'industrie et le commerce ; la préparation du poisson occupe beaucoup d'ouvriers, quelques ateliers fabriquent à froid l'huile de foie de morue.

Si Dunkerque a le premier rang pour la grande pêche, la pêche côtière est moins importante qu'à Boulogne et même à Calais. 18 bateaux pêchent le hareng en octobre et novembre, 80 seulement se livrent à la pêche côtière. Les femmes, pendant toute l'année, traînent sur le sable leurs filets à crevettes, crustacés particulièrement abondants dans ces parages.

Malgré leur petit nombre, les bateaux de pêche, par leurs entrées et sorties constantes, sont la gaieté du port de Dunkerque, mais quelle place infime tiennent-ils, dans leur coin du port d'échouage, entre les bassins et les darses remplis de navires géants, apportant les produits du monde entier, qui s'entassent sur les quais, remplissent les wagons, bondent les hangars !

Comme presque tous nos ports, hélas ! Dunkerque est port d'importation ; cependant la pro-

portion des exportations est de la moitié seulement des importations (1,811,693 tonnes de marchandises en 1897 contre 794,668).

Depuis quelques années, Dunkerque est devenu un grand centre pour l'importation des laines ; il le doit à la proximité des puissants marchés lainiers de Roubaix, Tourcoing et Fourmies. 135,000 tonnes, dont 80,000 environ de la République Argentine et 35,000 d'Australie, ont débarqué sur les quais de Dunkerque<sup>1</sup>. C'est, après l'énorme part (413,000 tonnes) des farineux alimentaires, les métaux, les charbons et les produits chimiques (197,000 tonnes, dont 165,000 de nitrate de soude), le principal élément du commerce. Le reste est réparti entre les huiles végétales, les fruits frais ou secs du Midi, les vins, les grains et fruits oléagineux, les bois, les goudrons, le jute, le coton, le lin, le pétrole employé dans deux importantes raffineries des faubourgs, enfin les chevaux et le bétail vivant, dont le nombre s'accroît chaque année.

---

1. Le développement considérable des relations de Dunkerque avec la République Argentine est dû à M. Albert Mine, consul de ce dernier pays, qui s'est efforcé d'amener ce trafic dans le port français.

En 1879-1880, l'Argentine envoyait 7,341 balles de laine ; en 1895-96, on atteignait 231,907. En 1896-97, on était encore à près de 200,000.

A la sortie : les sucres, les charbons, les farines, les tourteaux, les huiles, les légumes et les alcools ont la part la plus considérable.

L'industrie de Dunkerque est celle de tous les grands ports : scieries, corderies, voileries employant des toiles tissées dans l'agglomération, fabriques d'huiles, tonnellerie, raffinerie de pétrole. Mais c'est peu de chose auprès de l'activité maritime. Dunkerque est, avant tout, un port, on'y vit par la marine. L'été seulement, quand la foule des baigneurs accourue de l'intérieur peuple ses faubourgs balnéaires et anime ses plages, la vieille cité des corsaires, qui semble porter encore le poids des tribulations imposées par l'Angleterre, ose sourire. Le carillon de son beffroi, son antique tour de Leughenaer gardant l'entrée du chenal, ne prêchent plus uniquement qu'il faut se hâter de vider et remplir les navires. Le port est parfois déserté au profit des jardins et du Kursaal.

Si Dunkerque est une ville de négoce, elle a le respect de ses gloires; Jean Bart a sa statue, mais les héros qui, avec Hoche, contribuèrent à défendre Dunkerque en 1793, ont aussi leur monument. Les plus vastes édifices, ceux dont elle est le plus fière, sont les hangars de ses quais, mais elle possède un riche musée et une bibliothèque

considérable. Toutefois elle ne cherchera guère à enlever à Lille son rang de métropole intellectuelle du Nord, ses visées sont plus terre à terre, il lui suffirait d'atteindre l'importance maritime d'Anvers. A en juger par l'œuvre de ces quinze dernières années, les fils de Jean Bart réaliseront peut-être leur ambition <sup>1</sup>.

Ce ne sera pas sans exciter de nouveau les jalousies qui ont déjà causé tant de mal à Dunkerque. Devenue port de mer de premier ordre, cette cité maritime est une proie bien tentante pour les ennemis futurs. Aussi a-t-on fait d'elle, appuyée sur Calais, Gravelines et Bergues, le centre d'un camp retranché considérable, placé, dès le temps de paix, sous les ordres d'un gouverneur. C'est aussi en quelque sorte un port de guerre : une petite flottille de torpilleurs, aux ordres d'un capitaine de frégate, se groupe autour d'un aviso et d'une canonnière. C'est la défense mobile de Dunkerque.

---

1. La succursale de la Banque de France à Dunkerque est classée entre le 30<sup>e</sup> et le 36<sup>e</sup> rang sur 94, pour le chiffre des opérations ou des bénéfices. En 1897, elle a escompté pour 54,081,500 fr. d'effets.

---

## XVI

### FORT-MARDYCK ET GRAVELINES

Sur l'estran. — Saint-Pol-sur-Mer et son sanatorium. — Fort-Mardyck. — Une émigration de Paimpolais. — Curieuses coutumes. — Gravelines. — Le port. — Le village des Huttes. — Pêcheurs et pêcheuses. — Le Petit et le Grand-Fort-Philippe.

Gravelines. Juin.

Au delà de Dunkerque, vers l'ouest, la plage de la mer du Nord, démesurément élargie, offre, à marée basse, un inoubliable aspect. Une vaste étendue de marais mouillés, coupés de chenaux pleins de vase jaunie, semble se prolonger à l'infini. Une herbe épaisse et rase, où la « salade de mer », d'une verdure tendre, dépasse les autres plantes, couvre ces terres grasses, à demi noyées, qui seront avant longtemps des polders fertiles. Nulle part sur nos côtes le domaine de l'homme ne s'accroît avec tant de rapidité. Tout le pays, autour de Saint-Pol, a été conquis sur la mer. Les anciennes digues, les dunes qui se dressent dans les terres et sont déjà couvertes d'arbres, donnent

à tout ce paysage un caractère indécis. Malgré les opulentes cultures et les prairies verdoyantes, on sent confusément que tout cela est né d'hier, comme la petite ville faubourienne de Saint-Pol-sur-Mer, peuplée de près de 8,000 âmes.

A marée basse, du haut de la digue qui porte les premières villas de Saint-Pol et abrite contre les vents du large un sanatorium où l'on obtient de merveilleux résultats dans le traitement des enfants tuberculeux et scrofuleux, le site est empreint d'un charme mélancolique. Sous le ciel bas et brouillé, Dunkerque dresse ses toits gris au milieu de la forêt des mâts de navires, tandis que le beffroi, la tour du Leughenaer et le phare dominant le paysage. Les jetées s'avancent à la mer, offrant aux vaisseaux l'abri de leurs bras robustes.

La plage s'étend loin, si loin qu'on distingue à peine la limite des sables et de l'eau ; les voiles semblent flotter sur un élément indéfinissable ; sont-elles sur la terre, voguent-elles sur le flot ? Un œil peu exercé pourrait s'y tromper.

A marée haute, le tableau change. Les sables, les marais verdoyants, les chenaux disparaissent sous un flot d'eaux troubles que de grandes lames soulèvent et qui vient battre le pied de la digue. Quand la mer se retire, les immenses espaces

formés par le marais salant laissent échapper ces effluves marins si connus de tous ceux qui ont parcouru les platins et roches à varechs et qui manquent aux plages arénacées. C'est pourquoi le sanatorium de Saint-Pol est appelé à se développer encore, car on trouve là une atmosphère plus imprégnée d'odeurs marines que sur tout autre point de la côte.

Au delà du sanatorium, on suit la digue, énorme amoncellement de terres suffisant à peine à protéger les beaux polders de Saint-Pol contre les hautes mers ; la verdoyante étendue des prés salés fait tout à coup place aux sables. Il y a une largeur de plus de quinze cents mètres de plage. Cet immense tapis, d'une pente à peine sensible, dont les carcasses informes des bateaux échoués rompent seules l'uniformité, semble n'avoir aucune limite. Il se confond au loin avec la surface grise de la mer. Sous un ciel sombre, le site prend un aspect d'indéfinissable tristesse.

Il y a trois quarts de lieue du sanatorium à Fort-Mardyck. Le paysage ne change pas. D'un côté les sables, à peine séparés de la mer par une étroite bande d'écume, de l'autre les polders avec leurs digues successives, marquant les conquêtes faites sur le flot, et les petites chaînes de dunes. Voici la batterie de Fort-Mardyck, puis, à l'abri

de la digue, le village lui-même, un des plus curieux de notre pays.

On sait que Fort-Mardyck a été créé sous Louis XIV pour remplacer le port de Dunkerque ruiné par les Anglais. A peine construit, le nouveau port fut détruit à son tour par l'ennemi. Il n'en reste que le canal à demi obstrué qui devait relier Mardyck à Dunkerque. Les murs d'écluse frappent encore par la beauté de leurs proportions et leurs matériaux : on dirait des ruines romaines.

Pour peupler la ville projetée, Louis XIV avait appelé une colonie de pêcheurs étrangers sur l'origine desquels on n'est pas bien fixé. D'après M. Vancauvenberghe, maire de Saint-Pol, qui m'a fourni ces renseignements, la population vint de Paimpol. Race de marins hardis, vaillants parmi les plus vaillants du littoral breton, les Paimpolais arrivèrent avec leurs familles ; on leur donna des terres, des emplacements pour construire et l'on divisa l'estran en lots réguliers pour la pêche à la main.

L'organisation de cette colonie bretonne ressemble assez à celle de la prise de possession d'une terre nouvelle. Chaque famille obtint sur l'emplacement de la ville projetée un vaste terrain pour édifier une maison au milieu d'un jar-

din. Afin de permettre à la colonie de se développer, des réserves furent faites et il fut décidé que chaque nouveau ménage recevrait à son tour une part du sol, comme terre de culture ou terrain à bâtir. Cette convention a été scrupuleusement tenue jusqu'ici ; mais le temps n'est pas éloigné où les terres seront toutes distribuées. Il faudra alors remettre tout en commun, faire de nouvelles parts et constituer une autre réserve pour les familles futures. On n'agit pas autrement en Algérie, dans les tribus arabes où la propriété est restée indivise.

D'après une autre version, présentée par M. Marron, secrétaire général de la Société industrielle de Roubaix, les fondateurs de Fort-Mardyck seraient originaires de la Picardie maritime. Cependant le type de la population est bien breton et il est permis de supposer que la pêche à la morue, cause de la prospérité de Paimpol, a été apportée à Dunkerque par les Paimpolais.

Fort-Mardyck n'étant jamais devenue la ville rêvée par Louis XIV, la création du grand roi est restée un village, mais un village peuplé de 1,672 habitants qui ne ressemble à nul autre dans ces contrées. Les maisons sont toutes isolées, chacune au milieu de son jardinet ; toutes construites sur le même plan et dans la même orientation ;

ouvrant leurs portes et leurs fenêtres vers le midi, tandis que, vers le nord, du côté de la mer, le toit, à pente très rapide, descend presque au ras du sol, afin de protéger la chaumière contre les rafales du nord et les vents marins.

Ces maisonnettes propres et gaies, avec leurs jardins clos de haies vives et leurs arbres fruitiers, sont charmantes. C'est bien la campagne rêvée par les citadins, en leurs heures d'aspirations bucoliques.

Fort-Mardyck, en cette saison, est d'aspect étrange, on n'y rencontre guère que des femmes ou des fillettes. Toute la population mâle, hommes ou enfants, est à la mer, dans les océans sauvages et glacés de l'Islande. Fort-Mardyck est, en effet, la principale résidence de ces hardis pêcheurs de morue qui quittent chaque année Dunkerque pour les côtes glacées de l'île des Sagas.

Les femmes, pendant l'absence des marins et des mioches devenus mousses, se livrent aussi à la pêche. De même que la terre ferme a été répartie entre les Paimpolais, de même aussi le rivage. Chaque ménage a une largeur de 25 mètres de terres émergeant à marée basse. Les femmes tendent des filets sur leur part d'estran; en se retirant, la mer laisse du poisson dans les filets. Les Paimpolaises de Fort-Mardyck vont le vendre

dans les environs et à Dunkerque, elles le portent dans de grandes hottes d'osier, un des éléments du pittoresque des rues dans le grand port.

La pêche à la crevette est encore une des ressources des vaillantes femmes de marins; une autre est la récolte de la « salade de mer », cette herbe fine et savoureuse, vendue par hottées à Lille et dans toutes les autres villes du pays. Au printemps elles vont à la « bande » sarcler les champs des wateringues<sup>1</sup>.

Cette population de Mardyck, si âpre au travail, qui se maintient pure de tout mélange avec les populations voisines, car les Mardyckais ne se marient qu'entre eux, a dans les yeux une tristesse indéfinissable. Est-ce le contact incessant de la mer, la grande mélancolique, ou le regret persistant des collines bretonnes, des roches de granit couvertes de genêts et d'ajoncs? Est-ce une sorte de souvenir, par loi d'atavisme, des terreurs de la mer polaire, de ses tempêtes sinistres, de ses glaces flottantes et de ses brumes profondes?

Polders et dunes bordent la côte; dans l'intérieur s'étendent les grasses campagnes coupées d'un inextricable lacs de chenaux, de fossés et autres watergangs qui assurent le dessèchement

---

1. Voyez page 273.

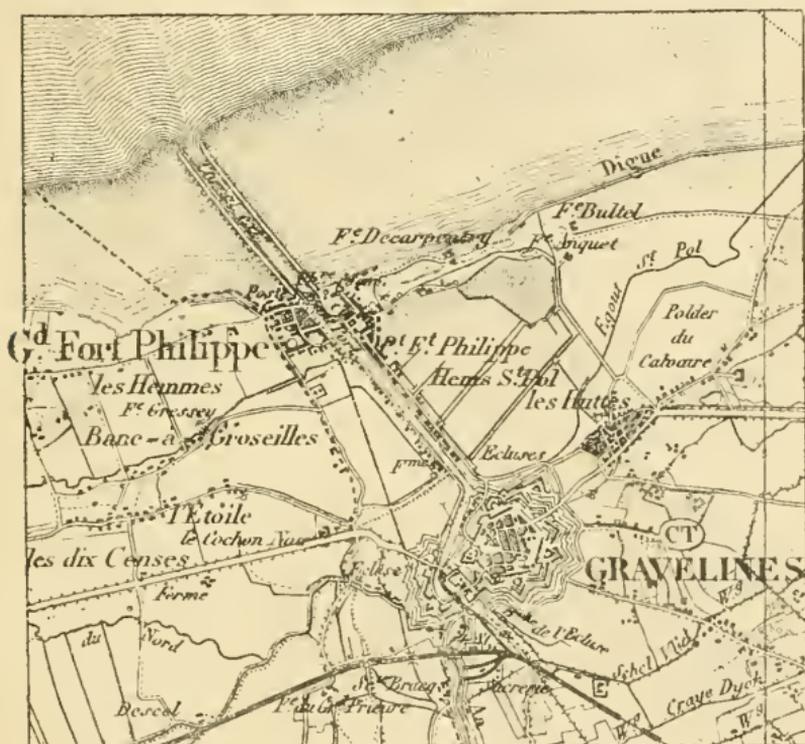
des wateringues. Région monotone, mais curieuse cependant que je me propose de parcourir bientôt. Hier, l'heure était trop avancée, je suis venu coucher à Gravelines.

En dépit de sa situation au débouché dans la mer du Nord de l'importante voie navigable formée par l'Aa, tronc commun des grands canaux du Nord, ce port, jadis florissant, est réduit à un trafic des plus médiocres. L'envasement du chenal, et, surtout, le voisinage de Dunkerque et de Calais l'empêcheront de prendre jamais une grande extension. Si, près de la gare, un port fluvial est très animé par la présence des chalands, le bassin à flot est souvent vide; par sa solitude, il accentue l'aspect mélancolique de Gravelines; les remparts bastionnés dont le revêtement de briques s'effrite par place, se mirent dans l'eau glauque des fossés, alternativement soulevée et abaissée par le flot de marée.

A travers les chicanes de la forteresse, la voie d'accès atteint la ville, toute menue, aux rues rayonnant autour de la classique grande place des villes du Nord, assez curieuse par son beffroi, un hôtel de ville élégant et des maisons irrégulières. Il semble que la cité ait été oubliée par le progrès moderne; rien depuis deux cents ans n'a changé; même les rares habitations neuves, éle-

vées çà et là, ont des fenêtres à guillotine comme celles du temps du grand roi.

Rien ne retient longtemps dans l'humble cité, renfermant à peine 2,000 habitants dans ses mu-



railles, en y comprenant la garnison. Le reste des 6,000 âmes de la commune est réparti au dehors de l'enceinte, dans le hameau des Huttes, peuplé de pêcheurs, et le quartier maritime de Petit-Fort-Philippe, situé à deux kilomètres au nord, au débouché de l'Aa, sur l'estran de sable.

Le petit fleuve, élargi et retenu par des écluses, forme, sous les remparts, un bassin à flot long de 100 mètres, où, après la pêche à Islande, vient s'abriter la flottille des pêcheurs de morue. En ce moment, un seul navire est amarré : c'est un vapeur suédois de Göteborg chargé de planches. Mélancoliques, les douaniers surveillent le déchargement. Cependant le bassin ne présente pas toujours cet affligeant caractère d'abandon, puisque le mouvement total du port de Gravelines, sans compter la pêche, a atteint, en 1897, le chiffre de 353 navires, jaugeant 50,830 tonnes. Le mouvement principal est dû à la pêche de la morue. 125 navires, jaugeant 3,189 tonnes et portant 983 hommes d'équipage, y ont participé. Ils ont amené à Gravelines 1,046,903 kilogrammes de ces poissons. En 1896, il y avait eu 6 navires et 100,000 kilogrammes de plus.

Le pavillon anglais a la plus grande part du commerce étranger.

Les marins n'habitent point la ville ; ils se sont construit, en dehors des remparts, sur la route de Dunkerque, le village des Huttes, où près de 1,800 personnes habitent dans des maisons basses, proprement tenues, au sein de la plaine fertile, admirablement cultivée en blé, surtout en pois dont les champs couvrent d'immenses espaces.

En ce moment, les hommes et beaucoup d'enfants sont en Islande, aussi les Huttes n'ont guère que des femmes et des jeunes filles. Pendant mon excursion, je les vois sortir du village, portant une corbeille sur le dos et tricotant avec ardeur. La plupart sont blondes, quelques-unes jolies. Leur exode a pour but la campagne voisine; elles vont procéder au sarclage moyennant un gage de 1 fr. ou 1 fr. 25 c. par jour.

Une partie de la population mâle reste cependant en France pendant cette saison; elle forme l'équipage des bateaux de pêche hauturière et côtière qui, au nombre de 160, explorent sans cesse les parages de Calais à Dunkerque. 1,462 pêcheurs les montent, répartis entre les Huttes, Petit et Grand-Fort-Philippe. En 1895, la valeur des produits pêchés a atteint 2,875,000 fr., ce qui met Gravelines au 6<sup>e</sup> rang des ports de pêche, immédiatement après Dunkerque. En outre, 300 personnes, hommes, femmes, enfants, ont fait la pêche à pied et réalisé un chiffre de vente de 172,000 fr. 4 bateaux se sont consacrés à la pêche aux harengs, 30 à celle des maquereaux, 44 à celle des poissons frais. Pour fournir aux équipages les appâts nécessaires, les femmes des Huttes et de Fort-Philippe vont chaque jour, pendant quelques mois, recueillir dans la vase des

bassins d'échouage et de la plage de Dunkerque les vers ou *verrots*. Cette chasse a lieu dès que le sarclage des champs ne donne plus un travail assuré. A Dunkerque, les femmes occupées à cette recherche sont appelées des *verrotières*.

Les Huttes ont l'aspect d'un hameau; l'autre écart de Gravelines, Petit-Fort-Philippe, au contraire, est une sorte de petite ville où des villas sont louées aux baigneurs, où des hôtels se sont construits. La route, reliant cette modeste station balnéaire à Gravelines, passe au pied de la digue qui enferme l'Aa dans un lit rectiligne. Le paysage est sans relief et sans horizon, le bourrelet des dunes masque la mer. Les églises du Grand et du Petit-Fort-Philippe, le phare, des moulins à vent, des balises, tranchent seuls sur la monotonie du site.

Comme aux Huttes, je trouve la population féminine de Petit-Fort-Philippe en route pour les champs. Les pêcheuses ont ici une sorte de costume particulier, toutes portent une jupe de toile grise.

Les constructions, uniformément basses, sans étages, s'alignent sur des rues régulières, rayonnant autour d'une vaste place. Au bord de l'estran, près du chenal vaseux d'où la mer est retirée à cette heure, se dresse le phare. Quelques

villas couronnent les dunes. Sur l'autre rive du chenal, apparaissent les maisons de Grand-Fort-Philippe, jadis dépendance de Gravelines, aujourd'hui commune peuplée de plus de 3,000 âmes. Les deux agglomérations de Fort-Philippe, très pacifiques aujourd'hui, furent jadis le séjour de contrebandiers redoutables, les *smugglers* ; aussi appelait-on ce port la « ville des smogleurs ».

La mer est loin, très loin, l'estran étend son arène fauve sur une largeur de plus de 1,600 mètres. Entre les villages et à travers l'estran, pendant 1,800 mètres, un chenal contenu par des estacades et des enrochements, guide les eaux de l'Aa jusqu'au flot ; à marée haute il servira de route aux pêcheurs et aux navires.

Bientôt la mer viendra au pied des dunes ; en ce moment l'effet produit par ce désert de sable fauve est saisissant, d'une tristesse infinie.

A l'extrême horizon, une longue file de voiles est éclairée par le soleil, c'est une partie de la flottille de pêche. Avec la marée elle viendra tout à l'heure animer ces espaces maintenant moroses, montera gaîment dans l'Aa devenu fleuve marin et, s'amarrant aux estacades de Fort-Philippe, mettra la vie dans le morne paysage.

---

## XVII

### DANS LES WATERINGUES

75,000 hectares conquis sur les eaux. — Deux mille ans de lutte contre la nature. — Les populations des wateringues. — Les syndicats. — A travers champs. — La culture des légumineuses. — Bourbourg et Bourbourg-Campagne. — Les prie-Dieu de Bourbourg. — La bande des sarcleuses. — La Camargue du Nord. — Delta de l'Aa. — Le mont de Watten. — L'ancien estuaire de Sithiu. — Distilleries et sucreries.

Salperwyck. Juin.

La rivière d'Oye ou watergang du nord, le Petit Drack, l'Aa, le watergang de Schel Wiet, d'autres watergangs encore font de Gravelines un des principaux points d'afflux pour les eaux recueillies dans les wateringues au moyen d'un réseau en apparence confus de chenaux, de fossés et de canaux.

Wateringues<sup>1</sup> veut dire mot à mot *rigoles d'eau*; on a étendu ce terme au pays sillonné par ces

---

1. J'emploie l'orthographe usitée dans le Nord, pour les documents officiels. Dans le Pas-de-Calais les rapports administratifs impriment waeteringues.

rigoles, les fossés plus considérables ont pris le nom de *watgang*, qui aurait la signification d'aqueduc ou de canal.

Les wateringues sont en somme des espèces de Moères, mais autrement vastes, puisqu'elles couvrent 38,000 hectares dans le département du Nord seulement, et une étendue sensiblement égale dans le Pas-de-Calais. La masse d'eau était moins profonde, le pays était un immense marais coupé de lagunes vaseuses et entourant des îles à peine apparentes, mais qui servirent de points d'appui pour les digues de dessèchement. Dès l'occupation romaine, les populations de la Morinie réfugiées dans les marais se mirent à l'œuvre pour conquérir ces vases fluides, mais il fallut le moyen âge, l'impulsion donnée par les seigneurs ou *forestiers* de Flandre, les concessions aux maisons religieuses pour imprimer un grand essor à la mise en valeur. Pendant des siècles et des siècles, on a construit des digues, creusé des canaux, installé des machines, inventé des écluses pour expulser les eaux venues des collines de l'Artois et qui, au lieu de gagner la mer, s'épanchaient sur ces bas-fonds. Les inondations, les tempêtes, les guerres détruisaient les travaux accomplis : la population, avec une patience admirable, se remettait à la tâche ; il fallait

dix ans pour reconstituer la richesse perdue. Au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle seulement, la conquête du sol put être assurée; encore, en 1880, des inondations désastreuses vinrent compromettre l'œuvre de deux mille ans de luttés surhumaines.

La leçon a porté ses fruits : il semble bien que, désormais, tout désastre soit impossible. Par la Colme, l'Aa, les canaux de Calais, les eaux s'en vont régulièrement à mer basse; les digues et les dunes opposent à l'Océan une invincible barrière.

Les populations si denses des wateringues jouissent, dans une quiétude profonde, de l'œuvre de leurs devanciers. Elles ne savent même pas combien de leurs ancêtres ont péri à la peine pour leur assurer la possession de champs fertiles. Elles s'imaginent que la mer s'est retirée d'elle-même et ne comprennent pas l'effort méthodique et incessant sans lequel renaîtraient les anciennes lagunes de la Morinie.

Et cependant les habitants des wateringues ont eux-mêmes poursuivi la tâche des aïeux. Leurs syndicats pour l'entretien des ouvrages de dessèchement sont les successeurs des associations du moyen âge, véritables communes ayant le droit de taxer leurs membres, de les amener à la corvée, de décréter les travaux. En dehors des

Moères, quatre de ces syndicats se partagent les terres basses de l'ancienne Flandre, le Pas-de-Calais en possède trois. Dans le Nord, une première section administre 9,729 hectares entre les dunes, l'Aa, le canal de Bourbourg et Dunkerque; la seconde comprend 10,135 hectares entre les canaux de Bourbourg, de la Haute-Colme et de Bergues et l'Aa; la troisième surveille 8,468 hectares sur la rive droite de la Colme, entre Watten et Bergues; enfin la dernière section s'étend sur 10,953 hectares entre Dunkerque, Bergues et Hondschoote; elle enveloppe en partie les Moères.

De Gravelines à Bourbourg, on traverse une des régions les plus intéressantes des wateringues, car c'était la zone la plus basse, où se creusait, à l'époque romaine, un estuaire profond par lequel la marée remontait jusqu'à Sithiu, aujourd'hui Saint-Omer. Aussi les canaux ou watergangs sont-ils nombreux sur cette étendue de 6 kilomètres; par des saignées transversales ils relient à l'Aa un canal principal, le watergang Gravelines-Cousliet. Dans cette région, où le flamand n'est guère compris aujourd'hui, tous ces chenaux ont gardé les noms d'autrefois: il y a le Schel-Vliet, le Cray-Dyck, le Wassche-Gracht, etc.

Entre les watergangs les terres sont surtout consacrées à la culture des blés, des pois destinés à la décortication et des fèves de marais <sup>1</sup>.

Sur les chemins établis au revers des fossés se suivent les fermes, dont le haut pignon et la façade sont soigneusement blanchis; le toit de panne rouge tranche vigoureusement sur cette blancheur.

Bourbourg, la capitale des wateringues, s'étale dans la plaine, en vue des collines lointaines de l'Artois, au bord d'un canal de navigation reliant Calais, Saint-Omer et tout le réseau navigable du Nord à Dunkerque. Le mouvement est énorme sur cette voie d'eau et vaut à la petite ville une partie de sa prospérité. Ce canal, long de 21 kilomètres, a été fréquenté en 1896 par 9,250 bateaux ayant transporté 1,187,951 tonnes.

Jadis ville forte, Bourbourg a perdu ses remparts, mais elle conserve la forme régulière qu'ils lui imposaient. Toute la population de la com-

---

1. Le Nord consacrait 3,621 hectares à la culture des pois en 1892; c'était, à ce point de vue, le plus important des départements français; la valeur atteignit 1,921,069 fr., soit le dixième de la production totale. Pour les fèves, le département venait au second rang avec 10,550 hectares produisant 3,021,695 fr., le dixième également de la production nationale. Le Pas-de-Calais, seul, le dépassait avec 25,470 hectares ayant donné un revenu de 6,415,689 fr.



port; le pont-levis va s'abaisser, le *pontier* fait lever le contrepoids et se porte à l'extrémité du tablier pour accélérer la chute. Toute une file de voitures et de piétons franchit le canal pour pénétrer dans Bourbourg.

Auprès de Gravelines c'est un véritable centre; les rues sont bordées de belles maisons, il y a quelque animation. Les chemins de fer de Calais, de Gravelines, de Saint-Omer et de Dunkerque ont évidemment fait de la bourgade des marais le centre pour ces campagnes populeuses.

Deux monuments à citer : l'hôtel de ville, l'église. Celle-ci, sans style, est curieuse à l'intérieur par la variété des prie-Dieu. Il en est de toutes formes, de tous bois, de toutes couleurs, on jurerait un concours entre les tapissiers et les dames habiles à disposer les velours et les peluches. Le buffet d'orgue est une œuvre intéressante de sculpture, le chœur est remarquable par ses voûtes à nervure et ses belles fenêtres ogivales.

Bourbourg est rapidement exploré. Je vais maintenant dans les wateringues vers Craywick et Loon, pour essayer de surprendre l'existence intime de ces campagnes.

En cette saison, les grands travaux sont finis :

plus d'attelages de puissants chevaux ouvrant la terre, plus de machines semant ou hersant ; les blés viennent à peine d'épier, le lin entr'ouvre ses premières fleurs d'azur. L'immense plaine est une mer mouvante de verdure sur laquelle les trèfles mettent des nappes rosées et les colzas leur teinte d'or éclatant. Mais, sous l'influence du soleil, malgré les soins apportés au choix des semences, les herbes parasites poussent dru dans ce sol profond, largement fumé, et menacent d'entraver le développement des plantes domestiques. C'est pourquoi le sarclage est la grande opération de la saison, pourquoi vers chaque ferme, basse, blanche, couverte d'un toit rouge, on voit se diriger de longues théories de jeunes filles et de femmes.

La théorie, la « bande » comme on dit ici, est conduite par le fermier ou le maître de culture sur le champ à purger des mauvaises herbes. On dispose toutes les sarcleuses sur une seule ligne de 20, 25 ou 30, elles s'en vont coude à coude, arrachant toutes les végétations inutiles ou dangereuses. Quand la « bande » est parvenue à l'un des fossés qui bordent le *brouck*, c'est-à-dire le marais conquis, elle redescend dans une partie parallèle jusqu'au watergang situé à l'autre extrémité. L'aspect de ces lignes régulières de tra-

vailleuses penchées sur la glèbe donne à cette placide campagne un caractère de biblique grandeur.

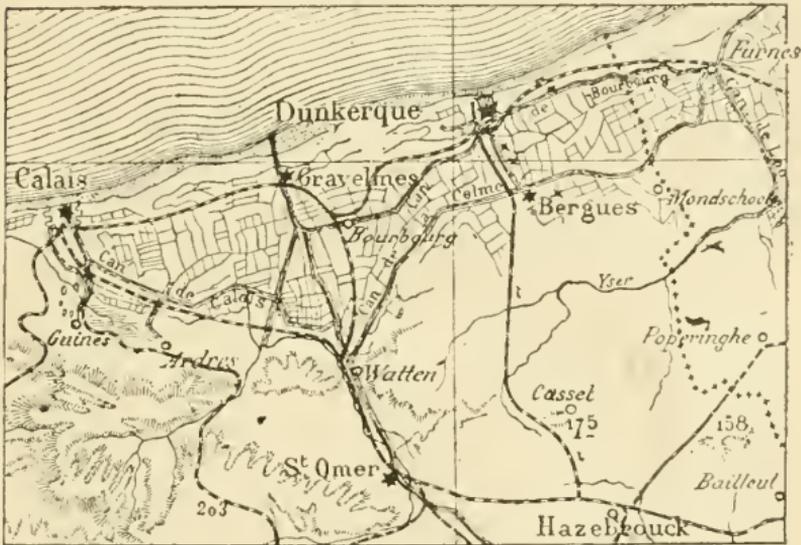
Il en est de même dans toute l'immense étendue des Hautes Broucks et des Basses Broucks qui, avec les villages de Broukerque (église des marais), Capelle-Brouck (chapelle des marais) et Saint-Pierre-Brouck, conservent le souvenir de l'ancien état du sol. De Calais à Dunkerque, de Gravelines à Watten, la campagne est sans cesse animée ainsi, en attendant l'heure du labour masculin pour l'arrachage du lin ou la moisson.

Le lin, surtout, exige des sarclages minutieux ; il importe que les bottes de tiges ne contiennent aucune herbe étrangère. Mais le sarclage est fini en ce moment, l'opération a lieu lorsque la plante a six ou sept centimètres de hauteur. Pour la faire, les femmes se traînent presque sur les genoux. Travail pénible et patient nécessitant de 30 à 40 femmes par hectare.

En juin, le double sarclage est achevé ; si l'on pénétrait dans les champs, on compromettrait la récolte.

De Dunkerque à Calais, la bordure des waterings s'étend sur 40 kilomètres ; de Fort-Philippe à Watten, où l'Aa s'échappe des collines de

l'Artois, il y en a 20. Le pays conquis forme ainsi un vaste triangle dont Calais, Watten et Dunkerque ou plutôt Zuydcoote, forment les sommets. A en juger par la carte, on pourrait se croire dans un delta comparable à celui du Rhône. Les wateringues sont en effet une Camargue, moins le



Echelle au 1/364,000.

grand fleuve, mais une Camargue mise en valeur et devenue un des pays les plus riches du monde.

Pour bien juger de cette curieuse région, il faut monter sur la colline de Watten, au pied de laquelle l'Aa, le canal de Calais, le canal de la Haute-Colme, les chemins de fer de Calais, de Gravelines et de Lille viennent se réunir. C'est

un des sites les plus remarquables du Nord de la France que ce mont de Watten, de forme isolée, portant à son sommet, entourée d'arbres centenaires, une vieille tour ogivale, reste d'une abbaye, devenue un *amer* pour la navigation maritime.

De Watten à Saint-Omer, on remonte l'Aa, dont la vallée large et profonde a remplacé l'ancien golfe de Sithiu, qui communiquait avec la mer des wateringues par le défilé ouvert entre les hauteurs de Watten et d'Eperlecques. Ce fond de baie est devenu une campagne féconde et herbeuse, coupée de fossés, de ruisseaux, de véritables rivières même, nées au pied des coteaux de la rive droite par des fontaines qu'alimentent les pluies tombées sur les plateaux. La plus abondante de ces sources, à Houlle, débite en eaux moyennes 300 mètres cubes d'une onde transparente, contrastant fort avec les eaux stagnantes des watergangs.

A travers le marais courent des chemins bordés de fermes et de maisons. Le pays tout entier est un grand village dispersé, appartenant à cinq ou six communes. L'agriculture est presque nulle dans le marais où l'on se borne à l'élevage du bétail, mais sur les plateaux de la rive droite, c'est-



c'est-à-dire les résidus liquides de l'usine, qui emploie chaque année 20 millions de kilogr. de betteraves, sont refoulées sur les hauteurs par une canalisation de 4 kilomètres et servent ainsi à l'irrigation annuelle de 30 hectares de terre.

Par ces campagnes mouillées, coupées de rigoles, en vue du grand marais de Saint-Momelin, couvert d'arbres, on atteint Saint-Omer, métropole de la contrée et centre naturel d'échanges entre les terres basses des wateringues, les collines et les vallons de l'Artois et le pays houiller de Béthune.

---

## XVIII

### EN MORINIE

Le mont d'Hiver. — Clairmarais et les îles flottantes. — A travers le marais. — Lyzöl et le Haut-Pont. — Dans les légres. — Saint-Omer. — Aspect de la ville. — La fabrication des pipes. — La lingerie. — L'ascenseur des Fontinettes. — Wizernes et sa papeterie. — La poudrerie d'Esquerdes. — Dans la haute vallée de l'Aa.

Fauquembergues. Juin.

Entre Hazebrouck et Saint-Omer, la campagne flamande s'étale toujours grasse et féconde, mais ce n'est plus la plaine régulière ; de longues ondulations forment ligne de faite entre l'Aa, la Lys et l'Yser, coteaux à peine sensibles pour qui veut parcourir le pays, mais prenant par la perspective l'allure de hautes collines ; aussi les habitants ont-ils baptisé monts plusieurs points culminants, aux abords d'Ebblinghem où le ruisseau de Long becque se creuse une sinueuse vallée. Là sont le mont d'Hiver, haut de 72 mètres, et le mont d'Inventé. En face, l'ancienne abbaye de Wœstine, reliée par un tramway particulier à la gare d'Ebblinghem, couronne une hauteur cotée

62 mètres au-dessus du niveau de la mer. Une autre élévation est couverte par les arbres de la petite forêt de Clairmarais.

Au revers nord de ces bois est l'ancienne abbaye de Clairmarais, réduite à de pauvres débris dans lesquels une ferme s'est installée. Tout autour règne le marais, coupé d'une infinité de canaux, rempli d'étangs et de mares qui furent autrefois une des curiosités de la France. A l'époque où le sens du pittoresque n'était pas né, où les phénomènes naturels avaient seuls le don d'exciter la curiosité, on venait à Saint-Omer pour admirer des îles flottantes, portions de rivage minées par les eaux et qui s'en allaient à la dérive sur les canaux et les étangs, poussées au gré des vents soufflant sur les saules et les aulnes dont les îlots étaient plantés. En 1825, la seule île alors existante était renversée par une bourrasque, d'autres se formaient ; mais en 1840 on voyait disparaître le dernier de ces radeaux.

Depuis lors Clairmarais a perdu sa célébrité, il lui reste cependant son lacs de canaux bordés d'arbres, seuls chemins pour gagner les jardins et les cultures. C'est une contrée analogue aux hortillonnages d'Amiens<sup>1</sup> par son caractère d'ar-

---

1. Voir 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XVI.

chipel, plus vaste et sauvage. S'il y a de grandes étendues couvertes de cultures maraîchères, beaucoup de terres sont soumises à la grande culture, mais toutes présentent la même particularité d'être accessibles seulement en bateau. Pour le transport des engrais, des instruments agricoles, des récoltes, il faut avoir recours aux embarcations. Entre la lisière ouest de la forêt de Clairmarais et Arques, une immense prairie est pacagée par d'innombrables têtes de bétail et de chevaux.

Le marais cultivé commence à 1,500 mètres de Saint-Omer, il enveloppe presque entièrement la ville.

La population qui a creusé ces canaux, desséché les marais, créé ces hortillons appelés ici des *lègres*, appartient à la commune de Saint-Omer, mais vit au dehors dans les deux grands faubourgs propres et coquets de Lyzel et du Haut-Pont. Elle n'est pas de la même race que les habitants du chef-lieu. Saint-Omer est peuplée d'Artésiens descendant des Morins, les faubourgs sont habités par les descendants de Flamands qui ont mis le marais en valeur.

Lyzel est à l'endroit où l'Aa sort de l'agglomération audomaroise, autrefois contenue dans une enceinte fortifiée, le Haut-Pont borde l'Aa.

Chaque maison a sa barque qui conduit les travailleurs aux *lègres*.

Ces champs ont des cultures dignes des hortillonnages d'Amiens; les artichauts, les choux, tous les légumes viennent à merveille dans une terre noire, sans cesse fertilisée par les engrais et la vase retirée des fossés. Nues autour de la ville, les *lègres* se couvrent d'arbres vers Clairmarais et Saint-Momelin, et donnent au paysage un charme étrange. Cela rappelle les marais de la Sèvre entre Niort et Marans<sup>1</sup>.

Saint-Omer offre un contraste profond avec cette nature à demi sauvage du marais. Par ses larges voies, sa grande place, ses monuments, c'est une grande ville. Trop vaste pour sa population, elle semble endormie. Longtemps enfermée dans ses murailles bastionnées, préposée à la garde du défilé ouvert entre les hautes collines de l'Artois et les terres basses du littoral, elle ne put prendre sa part de l'activité industrielle que lui promettait cependant son excellente situation sur la voie navigable maîtresse du nord, au centre d'un réseau de lignes ferrées. Les grandes usines y viendront peut-être, mainte-

---

1. 16<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre X.

nant que les remparts sont tombés, entraînant avec eux les servitudes militaires et laissant à la périphérie, sur le bord de larges et superbes boulevards, de vastes espaces pour la construction.

La ville, dans sa partie la plus animée, était à l'opposé de la gare. Les principales routes aboutissant au sud et à l'est, là s'étaient construits les plus beaux quartiers, autour de la grande place et de l'ancienne cathédrale Notre-Dame, riche en œuvres d'art. L'hôtel de ville et la plupart des édifices civils sont également dans cette partie de Saint-Omer, mais le monument le plus intéressant, la ruine majestueuse de Saint-Bertin, dont la haute tour flamboyante (58 mètres) est encore debout, est du côté opposé, non loin de la gare, dans un vaste et tranquille quartier, rempli de couvents et de pensionnats, qui expliquent l'étendue de Saint-Omer et son calme monacal.

Saint-Omer est en effet le type de la vieille cité provinciale. Si elle a perdu son évêché, elle conserve le rang de capitale judiciaire de l'Artois. Dans son Palais de justice se tient la cour d'assises. Elle possède un lycée et une école de musique. Sa population de propriétaires terriens et de fonctionnaires a créé de nombreuses sociétés savantes ou de sport.

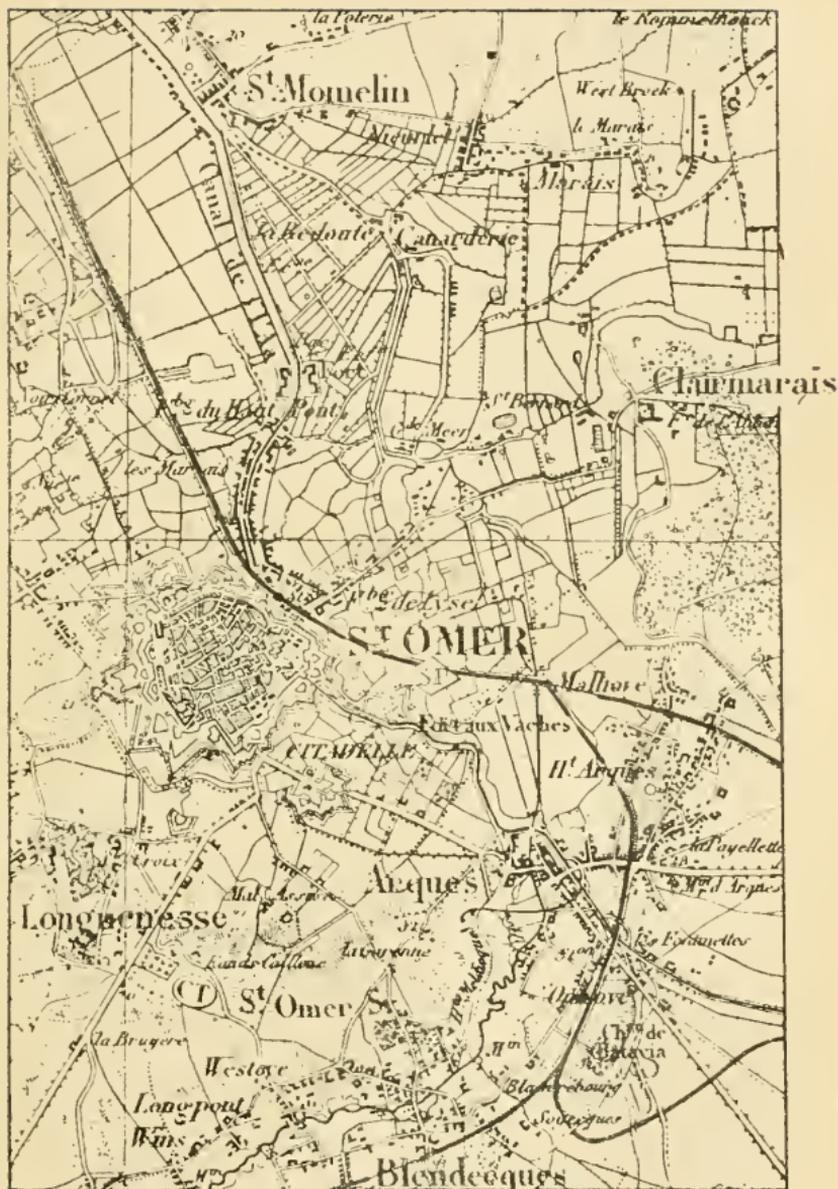
Le mouvement commercial est cependant considérable. La seule industrie curieuse est celle des pipes occupant 180 ouvriers, mais la lingerie fait vivre des centaines de familles. A côté du couvent du Bon-Pasteur, où 147 ouvrières produisent en quantité les menus vêtements de femmes et d'enfants, vingt-sept maisons font travailler les femmes et les jeunes filles de la ville et de la banlieue jusqu'à deux kilomètres. 1,800 ouvrières livrent en immenses quantités les layettes, les robes, les tabliers, camisoles, pantalons, jupons. Les principaux établissements ont leur dépôt ou leur centre d'affaires à Paris<sup>1</sup>.

Les salaires sont modestes : de 1 fr. 25 c. à 1 fr. 50 c., mais ils n'en sont pas moins une ressource précieuse pour les ménages de travailleurs.

Depuis la destruction de son enceinte, Saint-Omer tend à s'accroître vers le sud-est, où la grosse commune d'Arques, peuplée de 4,500 habitants, forme un faubourg situé dans une excellente situation, au point de vue industriel ; là débouche la vallée travailleuse de l'Aa ; là, à côté

---

1. Pour l'industrie de la lingerie, voir la 1<sup>re</sup> série du *Voyage en France*, chapitre IX. Une partie de ce que j'écrivais en 1890 sur la lingerie en Sologne et dans le Berri a été reproduit, sans indication précise d'origine, dans le rapport fait au nom du jury international de l'exposition de 1889 pour la classe 35.



(La carte de l'état-major conserve encore à Saint-Omer son aspect de place forte).

de la jonction des chemins de fer de Boulogne et de Béthune le grand tronc commun des canaux du nord descend dans la plaine pour atteindre Calais, Gravelines et Dunkerque par le delta de l'Aa.

Descend est bien le mot. Les créateurs du réseau navigable avaient dû faire un escalier de cinq écluses superposées pour que les bateaux du canal de Neufossé puissent arriver dans l'Aa. Ce superbe travail d'hydraulique était malheureusement insuffisant pour l'active circulation du canal, débouché unique de la navigation de Calais et de Dunkerque sur Lille, Paris et le reste de la France. Plus de 10,000 bateaux par année empruntent cette voie ; il leur fallait parfois attendre des semaines entières avant de pouvoir passer. Pour remédier à cet inconvénient, on a adopté un système d'ascenseur déjà employé en Angleterre. Deux sas de 38<sup>m</sup>,50 sont montés sur les pistons de deux presses hydrauliques. Pendant qu'un sas monte l'autre descend ; par cet appareil comparable à une balance, les chalands peuvent en quelques minutes passer du bief inférieur dans le bief supérieur. Aujourd'hui, l'encombrement a cessé grâce à cette merveilleuse machine aux lignes puissantes et régulières, mais harmonieuses et élégantes cependant, qui se pro-

file au-dessus du bassin d'Arques et sous laquelle passent les trains des chemins de fer de Boulogne et de Béthune.

J'ai voulu refaire une excursion charmante, accomplie il y a bien longtemps, en allant de nouveau visiter la vallée de l'Aa. J'avais gardé un heureux souvenir de la sortie de Saint-Omer par la route de Wizernes, entre les fortifications moussues qui donnaient un charme si pénétrant à cette issue vers la campagne.

Elle est ravissante, cette route, longée par un large trottoir, sur lequel des bancs sont placés de distance en distance. La ville s'est ainsi donné, à peu de frais, une aimable promenade, grâce à l'intense verdure de la campagne voisine et à la pente douce du sol qui s'élève jusqu'au plateau des Bruyères.

Cette contrée verdoyante est exquise, par ses lignes simples, ses petits mamelons couverts de genêts sombres couronnant les hauteurs et faisant ressortir les nuances tendres des prés et des blés et les frondaisons légères des grands arbres. Des villas, de grosses fermes aux allures de châteaux bordent le chemin, enfouies sous d'épais bosquets. A mesure que l'on s'élève au flanc de la colline le paysage s'agrandit. Saint-Omer étend

la masse grise de ses toits sur laquelle se dressent les belles tours gothiques de Saint-Bertin et de Notre-Dame, des flèches et le dôme bizarre de l'hôtel de ville. L'horizon, qui paraissait plat, se fronce soudain de collines.

Voici, au loin, le mont Cassel couvert de maisons et de moulins dont les ailes tournent lentement. Grâce à l'éloignement et à l'horizontalité des plaines de la Morinie, l'humble butte du mont d'Hiver prend des allures de montagne. Au nord voici Watten et son « mont » abrupt ; puis la longue crête couverte par la forêt d'Eperlecques. Autour de Saint-Omer, la plaine basse, coupée de canaux, s'étale en damiers où toutes les gammes du vert sont confondues. Sur ce tapis, une masse plus sombre s'étend, c'est la forêt de Clairmarais. Au loin, à certains jeux de lumière et de brumes, on devine confusément la mer.

Au sommet du coteau, le paysage change, les mamelons sont couverts de bruyères et d'ajoncs dont les fleurs jaunes étincellent au soleil. Plus loin, la lande a été dépouillée pour être convertie en champ de manœuvres et en hippodrome.

On commence à descendre, le vaste panorama du bas-pays a disparu ; devant nous se creuse la profonde vallée de l'Aa, de l'autre côté les landes caillouteuses d'Helfaut, que le service des forêts

s'efforce de reboiser. s'aperçoivent nettement. Sur la falaise, voici la colonne élevée à la mémoire du duc d'Orléans, mort si tragiquement à Neuilly au moment où il allait se rendre à Helfaut pour y prendre le commandement des troupes réunies dans ce camp aujourd'hui abandonné ; en arrière, les églises d'Helfaut et de Bilques. Au-dessus de Wizernes, les noirs échafaudages d'un chemin de fer à plan incliné qui conduit à la gare les silex employés pour les routes et le ballast des voies ferrées. Paysage aux lignes heurtées, aux teintes brutalement opposées, bien fait pour surprendre l'habitant des monotones wateringues.

Maintenant la route descend rapidement jusqu'à Wizernes ; une longue ligne de peupliers, des cheminées d'usines, les vastes bâtiments des établissements Dambricourt, la flèche à jour de l'église remplissent le fond du vallon. L'Aa, étroit, retenu par des barrages, coule entre deux minces lisières de prairies, où, sur de grandes surfaces, les pâquerettes mettent des nappes blanches.

L'Aa fait mouvoir, à Wizernes et dans le village voisin, Hallines, une des plus grandes papierseries de France. La partie située à Hallines est une des rares usines où l'on emploie encore les

procédés primitifs de la fabrication. On y fait le papier à la main, ou à la forme, demandé par la papeterie et l'imprimerie de luxe, notamment par l'Imprimerie nationale. Cette fabrique est la seule restée debout de celles qui, jadis, fournissaient les régions du Nord. Lille même, dont les eaux n'étaient pas polluées comme aujourd'hui, possédait des papeteries.

A Wizernes, au contraire, ce n'est plus l'installation archaïque du passé, où l'on ne connaissait que le chiffon pour matière première et la main de l'homme comme mécanisme. La paille, le bois, les produits chimiques sont employés, le chiffon ne joue plus qu'un rôle secondaire dans ce papier du XIX<sup>e</sup> siècle, qui est le papier des journaux.

Pour le visiteur, le grand intérêt des usines de MM. Dambricourt, — devenue Société des papeteries de l'Aa — c'est que le papier y est confectionné de toutes pièces. Elles préparent elles-mêmes leur pâte de paille. La paille, découpée, lessivée, décolorée et triturée, passe directement à la machine chargée de répandre la pâte sur des toiles métalliques et la conduire, de cylindre en cylindre, autour du rouleau où le papier s'enroule avant d'être satiné, glacé ou coupé. Je n'ai pas l'intention de suivre pas à pas la fabrication, dont

j'ai parlé si souvent au cours du *Voyage en France*<sup>1</sup>. Il suffira de dire, pour faire comprendre l'importance de ce puissant établissement, que les usines de Wizernes et Hallines occupent environ 500 ouvriers et nécessitent une force motrice de près de 1,000 chevaux-vapeur, dont l'Aa, suivant la saison, fournit de 200 à 700.

Les villages, dans cette partie de la vallée, sont populeux et riches, grâce à l'Aa, dont les eaux abondantes et claires font mouvoir de si nombreuses usines. En amont d'Hallines, les bords du petit fleuve sont une véritable forêt cachant les constructions d'une des plus anciennes poudreries de France, celle d'Esqueredes, construite il y a plus de 200 ans et sans cesse accrue<sup>2</sup>.

Le paysage est charmant jusqu'au gros bourg de Lumbres, situé à l'endroit où l'Aa, venant du

---

1. Voyez notamment 2<sup>e</sup> série, chapitre XXI, la papeterie de la Haye-Descartes ; 7<sup>e</sup> série, chapitre XI, le papier du timbre à Thiers ; 9<sup>e</sup> série, chapitres I et II, les papeteries de Rives et de Voiron ; chapitres VII et IX, les papeteries de Vizille et de Rioupéroux ; 11<sup>e</sup> série, chapitre VII, les papeteries d'Annonay ; chapitre XXII, les usines de Vaucluse ; 15<sup>e</sup> série, chapitre II, les papiers d'Angoulême ; chapitre XIV, les papeteries d'Aubeterre, etc.

2. Sur les poudreries, voyez les pages 101 à 105 de la 15<sup>e</sup> série du *Voyage en France* (poudrerie d'Angoulême) et pages 283 à 287 de la 16<sup>e</sup> série (poudrerie du Ripault).

sud, tourne brusquement à l'est, prenant ainsi la direction que lui impose le ruisseau de Bléquin.

Le chemin de fer à voie étroite de Calais à Auvin croise ici la ligne de Saint-Omer à Boulogne. Il remonte la vallée étroite, mais profonde et gracieuse que remplissent de grands hameaux et de beaux villages. Pays agreste, comparable aux belles vallées normandes, d'autant plus riant que les plateaux voisins sont nus et livrés à la grande culture.

---

## XIX

### LANGLE, BREDENARDE ET PAYS RECONQUIS

Audruick. — La campagne du Calaisis. — Progrès agricoles.  
— La sucrerie du Pont-sans-Pareil. — Le camp du Drap-d'Or.  
— Ardres. — Guines. — Arrivée à Calais. — Un proverbe arabe. — Calais. — Saint-Pierre. — Le mouvement maritime.

Calais. Octobre.

Aux confins de la Flandre, de l'Artois et des contrées françaises occupées par l'Angleterre, le territoire, soumis à toutes les fluctuations des guerres et de la politique, s'était morcelé en petites provinces qui, longtemps, conservèrent leur vie propre. De l'Aa au Boulonnais, le pays d'Angle, le pays de Bredenarde, l'Ardrésis, le Calaisis, le comté de Guines furent autant de petits microcosmes administratifs que la prise de Calais, par le duc de Guise et celle de l'Artois par Louis XIV, ne firent pas fondre sans peine avec les provinces voisines. Il fallut la Révolution pour ôter toute existence propre aux régions que ne délimitaient point nettement leur caractère géologique.

Ainsi le pays d'Angle ou de l'Angle a si bien fondu dans l'ensemble des wateringues, que sa capitale n'est plus même un chef-lieu de commune. Les paroisses : Saint-Marie-Kerque, Saint-Nicolas, Saint-Omer-Capelle et Saint-Folquin, comprises entre l'Aa et le grand canal de dessèchement du Petit Drack sont devenues trois communes du canton d'Audruick. La *capitale* est un hameau dépendant de Saint-Folquin, situé sur le canal du Mardick, et dont le nom même est à peine fixé. La carte de l'état-major l'appelle Mannequebeurre, le dictionnaire Joanne Monnequebeurre, ailleurs je trouve Mounequebeure. L'atlas de Seutter (1758) porte Mouquebour. Tous ces noms ont d'ailleurs la même signification : *cour des moines*, parce que l'abbaye de Saint-Bertin à Saint-Omer avait la seigneurie. Les moines possédaient à Mounequebeure un édifice du même nom *Monekebeure*, siège de leur autorité, et un *Ghiselhuus* ou prison. Ces deux logis, humbles comme il convient à telle souveraineté, sont encore debout. Au moyen âge c'était une sorte de petite république gouvernée par un bailli, des *échevins*, des *Kæurhers* et des francs-hommes ; toute une organisation administrative et judiciaire.

Le Bredenarde, appelé Breden Ardes, sur l'At-

las de Seutter, n'y est pas indiqué comme faisant partie de l'Artois, c'est-à-dire des possessions anciennes de la maison d'Autriche, mais comme confinant au País Reconquis, territoires de Calais et de Guines. C'était une bien petite province ; elle n'a fourni que quatre communes au canton dont Audruick, sa capitale, est devenu le chef-lieu : Audruick, Nortkerque, Zutkerque et Polincove. Si le pays d'Angle est entièrement marécageux, le Bredenarde est un pays de petites collines, traversée par le cours inférieur du Hem.

Malgré son nom à consonnance flamande, malgré nombre de lieuxdits et de villages qui pourraient faire croire à une contrée française depuis peu, Audruick assise dans ses wateringues, au pied des petites collines entre lesquelles descend la rivièrette de Hem, n'a gardé aucun souvenir de son origine. Comme toutes les communes du Pas-de-Calais, elle est très française par la langue. Le canton offre un aspect tout nouveau pour le voyageur venu du Nord ; ses haies bien taillées, son caractère à demi sylvain, annoncent déjà les villages picards et normands du Vimeu et du pays de Caux<sup>1</sup>.

Audruick est un centre agricole important ; ses

---

1. Voyez les 6<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> séries du *Voyage en France*.

campagnes sont parmi les mieux cultivées et les plus riches du Nord. La betterave couvre de vastes étendues et alimente de puissantes sucreries dont l'influence a été grande. L'une d'elles, à Sainte-Marie-Kerque (pays de Langle), produit 50,000 sacs par an ; elle est en partie alimentée par le domaine même de la sucrerie, où 85 hectares sont chaque année cultivés en betteraves. Cette propriété est intéressante à cause de la transformation du sol tentée par M. Stoclin. Il a comblé la plupart des canaux de dessèchement et gagné ainsi 10 à 12 hectares sur une étendue totale de 211. Soumises à une exploitation intensive, ces terres donnent en céréales un rendement considérable de 50 à 54 hectolitres à l'hectare.

On obtiendrait difficilement de semblables résultats sur les collines des bords du Hem. L'argile grasse et caillouteuse rend la culture aléatoire ; l'hiver les eaux séjournent, l'été le sol se dessèche à l'excès. Cependant, tel est l'élan donné aux progrès agricoles dans tout ce pays, qu'une des parties les plus mauvaises a vu naître un domaine modèle. C'est la terre de Muncq-Nieurlet, appartenant à M. Schotsmans, vaste de 320 hectares, et consacrée surtout à l'élevage du bétail au moyen de 200 hectares de prairies temporaires. Quand la commission pour la prime d'honneur



ont été gagnés et transformés à tel point que leur propriétaire, M. Bouin-Leblond, a pu se livrer à la production des céréales et des betteraves, qui trouvent un débouché assuré dans la grande sucrerie de Pont-d'Ardres, la deuxième de France pour l'importance de sa production. Celle-ci atteint 150,000 sacs<sup>1</sup>.

L'usine est à côté du pont Sans-Pareil, curiosité signalée aux étrangers. C'est une construction hardie et singulière, jetée sur le point où se croisent les canaux de Calais à Saint-Omer et d'Ardres. Pour franchir les deux canaux à la fois, quatre branches ont été lancées au moyen de voûtes hardies et se rejoignent au-dessus du carrefour des eaux. Construit en 1752, le pont Sans-Pareil eut bientôt une grande célébrité. Arthur Young le signale dans le récit de son voyage de 1788. L'agronome anglais devait être de mauvaise humeur : à l'entendre, le pont a été loué au delà de son mérite, il coûte plus cher qu'il ne vaut. Or, l'ingénieur Beffara y dépensa 123,000 fr., et l'œuvre peut durer des siècles encore, malgré le peu de consistance du sol sur lequel elle a été fondée.

---

1. La première est celle d'Escaudeuvres, à Cambrai, faisant 200,000 sacs par année (chapitre XVI de la 19<sup>e</sup> série).

Sauf ce pont, le parcours, jusqu'à Calais, n'offre rien de curieux : c'est le marais encore à demi inondé qui redeviendrait une lagune sans les moulins continuellement occupés à rejeter les eaux dans les watergangs. Mais au pied des collines, dans la vallée de Hem, autour de Bonningues, de Tournehem — qu'il faut prononcer Tourne-an — de Zouafques, de la petite ville d'Ardres, le paysage est plus riant.

Je suis allé d'Ardres à Balinghem<sup>1</sup> pour visiter un site fameux dans l'histoire anecdotique de notre pays, le camp du Drap-d'Or où eut lieu en 1520 la rencontre de Henri VIII d'Angleterre et de François I<sup>er</sup>.

Du camp du Drap-d'Or, il ne reste que le nom... sur la carte de l'état-major. Le souvenir de cette fastueuse entrevue où le roi chevalier crut éblouir par son luxe le roi Barbe-Bleue, où « les seigneurs portèrent sous forme d'étoffes de prix leurs forêts, leur moulins et leurs prés sur leurs épaules » est complètement effacé dans l'esprit des paysans ; si le nom de Drap-d'Or reste encore, c'est parce « qu'il y avait là le moulin du Drap-d'Or ». Le moulin a laissé plus de traces dans

---

1. Prononcez Balingan ; tous les noms en *em* de cette région se prononcent *an*.

l'esprit des gens de Brêmes et de Balinghem que les passes d'armes des gentilshommes français et anglais. Cela nous semble étrange, à nous autres, qui regardons les sites avec les yeux du souvenir, mais on le comprend facilement. Le moulin, c'était le pain quotidien ; le luxe de François I<sup>er</sup>, c'était du pain de moins pour la gent taillable et corvéable à merci. On s'est plus volontiers souvenu du bien que du mal.

Tout se prête à la philosophie sur ce plateau historique où se sont jouées les destinées de la France. Sans le dépit que le trop grand faste du roi de France inspira à Henri VIII, l'alliance entre les deux souverains était faite et nous n'aurions pas eu Pavie. L'histoire eût eu un de ces « tournants » dont il est tant question dans les lieux communs de l'heure présente.

Le site du camp du Drap-d'Or répond bien à l'idée que l'on se fait des réjouissances des Valois. Grâce au charme tranquille du paysage, on pourrait se croire en pleine Touraine. Des collines couvertes de forêts que l'automne a parées de tons merveilleux, des pentes douces, des clochers pointant parmi les arbres : c'est bien la nature aimable et facile comme on l'aimait jadis, avant que le compassé du grand siècle fût né et que le pittoresque fût venu avec Jean-Jacques. On découvri-

rait dans quelque coin Anet ou Chambord, l'on ne serait point étonné.

Seul le chemin de fer gâterait ce tableau, mais ce chemin de fer à voie étroite d'Anvin à Calais est si petit, si peu gênant ! On lui pardonne volontiers.

Un train va passer, il m'emmène à Ardres.

« Brave et fidèle », a dit François I<sup>er</sup>, pendant les fêtes du Camp du Drap-d'Or, en donnant à Ardres une devise pour les armes de la ville. C'est que la petite et forte cité, placée à l'extrême limite du royaume, entre les possessions espagnoles et le Calaisis, occupé par les Anglais, avait su se conserver à la France. Aussi resta-t-elle longtemps place forte, et la carte du génie la classe encore parmi les forteresses, bien que ses remparts soient tombés en 1847. Petite est la ville : si la commune compte près 2,500 habitants, 1,200 à peine sont dans l'agglomération. Quant au territoire de l'Ardresis, qui comprenait environ vingt paroisses, il a été réparti entre trois cantons.

Ardres, grâce à ses campagnes riantes, est pour Calais un lieu d'excursion, ses sites sont fort visités. Un étang qui alimente le canal d'Ardres, embranchement du canal de Calais, passe pour une merveille. L'excellent Guide de Calais, de M. Lan-

drin, dit : « C'est un lac qui n'a rien à envier à ceux de la Suisse ! ».

Une cité voisine, Guines, n'a pas de lac, mais cette riante petite ville, qui fut reprise aux Anglais par le duc de Guise et fit désormais partie du Pays Reconquis, est pour les Calaisiens le principal centre de promenade. Ses cafés, ses guinguettes, la vaste forêt dans laquelle une colonne rappelle la descente de l'aéronaute Blanchard, parti de Douvres en ballon, attirent chaque dimanche une foule considérable amenée par le chemin de fer et une ligne de tramway. Je prends ce dernier moyen de locomotion ; du haut de l'impériale on découvre mieux le paysage verdoyant des wateringues, les hautes collines du mont Couple et là bas, vers la mer, le phare de Calais trônant au milieu des innombrables cheminées de la nouvelle cité de Saint-Pierre.

Il y a aux Invalides, dans les combles, un musée curieux, ouvert pendant quelques mois seulement : c'est la galerie des plans reliefs où nos villes fortes ont été patiemment reconstituées en miniature. Remparts, édifices, maisons figurent dans tous leurs détails. On croirait voir ces villes par le petit bout de la lorgnette.

Quelques-unes ont peu changé ; mais combien

est transformé le Calais que l'on voit aux Invalides ! Ce Calais contemporain de Sterne, où l'écrivain anglais commençait l'étrange *Voyage sentimental* de Tristram Shandy, paraît antédiluvien. La ville est assoupie entre ses murailles, ses fossés et le chenal des watergangs : une immense plaine, remplie de jardins où les choux tiennent le plus d'espace, l'entoure ; un chemin brusquement coudé, bordé d'une trentaine de maisons basses, prolonge la rue principale au delà d'une étroite poterne. Ce chemin est devenu aujourd'hui l'artère vitale de Saint-Pierre, les choux ont fait place aux constructions et aux usines ; où l'on voyait des chenaux à l'eau croupissante, s'étalent les larges eaux des bassins. Il est bien loin le Calais de Trystram Shandy ! Et cependant nombre de gens qui ne sont pas parvenus à l'extrême limite de la vie se souviennent l'avoir connu. Il n'y a pas quinze ans encore, j'y pénétrais par les portes étroites d'une épaisse enceinte ; alors Calais avait 13,000 habitants à peine, y compris la population de pêcheurs pressée dans les étroites rues du Courgain, quartier tracé dans un bastion. Au sud s'étendait une seconde cité, un faubourg autrement<sup>f</sup> populeux, où vivaient 35,000 âmes. C'était Saint-Pierre.

Depuis longtemps, Saint-Pierre demandait à

faire partie de la commune de Calais; la vieille cité y répugnait, mais les choses ont imposé la fusion. Le génie militaire a commencé, les nécessités de la défense ne permettant pas de laisser hors des remparts d'une place forte une ville plus étendue que la forteresse elle-même. On a englobé les deux voisines dans une enceinte de terre, bastionnée et précédée d'un large et profond fossé, suffisamment vaste pour grouper à l'aise 200,000 habitants, mais encore en grande partie couverte de terrains vagues et de wateringues. En même temps, on commençait à jeter à bas les murailles de l'ancienne ville, et l'on avait ce spectacle étrange de deux cités rivales dans les mêmes défenses, l'une peuplée de petits bourgeois, de marins et d'aubergistes vivant à l'ombre des voiles stationnées dans le port; l'autre vouée entièrement à la grande industrie et dominée par une forêt sans cesse croissante de hautes cheminées d'usines.

Puis, le port étant devenu insuffisant pour les échanges avec l'Angleterre, on a complètement transformé l'outillage maritime. Un immense avant-port (6<sup>hect</sup>,60) et un large chenal ont été ouverts, un bassin à flot vaste de 11<sup>hect</sup>,86 a été creusé sur le front est de l'ancienne enceinte, en face des futurs quartiers de Saint-Pierre. La gare fut

transportée entre les deux villes. Les liens ont été tels que la fusion eut lieu en dépit des résistances de Calais, résistances bien justifiées, car la vie municipale a abandonné la cité historique pour la jeune ville de fabriques qui a recueilli la mairie. Et Calais, avec sa population aux vieilles et nobles traditions, est devenue la proie, la chose de la foule sans racines sur le sol, accourue de tous les points de l'horizon pour habiter Saint-Pierre.

Malgré tout, les deux communes, peuplées de 57,000 habitants, restent distinctes, comme si les bassins de navigation intérieure qui les séparent avaient la largeur du détroit. Elles ne se sont ni pénétrées ni mélangées. Un dicton arabe dit que si l'on faisait bouillir ensemble un chrétien et un musulman, on verrait deux bouillons dans la même marmite. C'est assez le résultat obtenu par l'annexion qui a fait de Saint-Pierre et de Calais la plus populeuse commune du département.

Le vieux Calais, d'ailleurs, est resté à l'écart, les remparts faisant place à des bassins et à des canaux. Calais a la forme d'un carré presque parfait. Les rues sont étroites, mais assez régulières. La place d'Armes est le point le plus animé et le plus pittoresque de la ville, ornée qu'elle est par la Tour du Guet, l'ancien hôtel de ville et le bé-

froi, dont le carillon joue toutes les heures l'air de *Gentille Annette* de Boïeldieu. Aux abords des canaux, vers Saint-Pierre, quelques grandes constructions s'élèvent, notamment un hôtel des postes. Là, sur le pont Richelieu, qui relie les deux parties de l'agglomération, à l'entrée d'un beau jardin public, un monument a été élevé à Eustache de Saint-Pierre et à ses compagnons. L'œuvre de Rodin est peut-être belle au point de vue artistique, elle est une déplorable erreur au point de vue national. Pas la moindre flamme, pas la moindre dignité dans la physionomie de ces bourgeois qui se livrent au supplice pour sauver leur concitoyens. Ils semblent avoir la terreur de la mort. Certes les pauvres gens, émaciés par un long jeûne, ne devaient pas mourir comme mouraient sous la Terreur tant de victimes fanatiques, mais il eût été bon de mettre un peu d'enthousiasme dans le sacrifice ; le monument étant placé sous les yeux des milliers d'Anglais qui traversent le détroit chaque année et parcourent la ville — pour aller voir l'hôtel Dessin, où descendit Sterne.

La destruction des remparts a fait pénétrer l'air et la lumière dans la vieille petite cité sombre et dans son annexe, le Courgain, ville des pêcheurs, faite de rues étroites, bordées de hautes

maisons qui appartiennent à divers propriétaires, chacun possédant un étage. Les habitants du Courgain vivent très à part des armateurs, des boutiquiers, des rentiers du vieux Calais et plus encore à part de la cité manufacturière de Saint-Pierre.

Celle-ci commence au delà du pont Riche-lieu par une promenade et une large rue sans grand caractère, mais dans lesquelles se trouvent de beaux et vastes magasins. Cette voie animée est le berceau de la ville nouvelle, l'ancien faubourg de Saint-Pierre-lès-Calais, bâti sur la route qui unissait Calais à Guines.

En 1819 encore, Saint-Pierre n'était qu'une rue de faubourg ; à cette époque, des fabricants de tulle de Nottingham sont venus s'installer en France. Cette industrie n'a pas tardé à prendre un développement énorme ; les usines n'ont cessé de s'accroître ; sur la plaine, déserte jadis, des rues ont été tracées, des maisons ont été élevées, une ville américaine aux larges artères sillonnées de tramways a surgi. Il ne faut donc pas chercher à Saint-Pierre de vieilles artères, des édifices antiques : tout y est moderne ; tout aussi, voies et usines, y est gigantesque ; un bel hôtel de ville y a été construit.

Calais lui-même, par son port, a fait grandiose ;

l'œuvre accomplie en quelques années a été colossale. En 1876, on se mettait à l'œuvre et, treize ans plus tard, M. Sadi Carnot, président de la République, pouvait procéder à l'inauguration. Jusqu'alors, Calais avait dû se contenter d'un chenal de médiocre profondeur, d'un port d'échouage et d'un bassin à flot n'ayant pas deux hectares de superficie. Les quais avaient 545 mètres seulement; l'écluse, large de 17 mètres, offrant une unique paire de portes, ne pouvait être franchie que pendant l'étalement de haute mer; en morte eau, le plus grand tirant d'eau ne dépassait pas 4<sup>m</sup>,90. Cependant ce port, tout insuffisant qu'il fût, avait encore un mouvement de 840,000 tonnes, entrées et sorties réunies, mais le poids des marchandises reçues ou expédiées ne dépassait pas 215,000 tonnes. 212,000 voyageurs y avaient débarqué ou s'étaient embarqués en 1875.

Aujourd'hui, les choses ont bien changé, sans que l'on ait vu pourtant accomplir les destinées rêvées pour Calais. Les entrées et les sorties réunies ont atteint de 1,200,000 à 1,500,000 tonnes (1,498,973 en 1896). Les marchandises ont suivi une marche semblable, elles ont fourni 570,879 tonnes, en 1897, dont 394,151 à l'importation. Le commerce a plus que doublé. Quant au nombre

des passagers, il est passé à 267,234. Il a même dépassé 411,000 en 1891.

Calais est devenu le port d'embarquement pour les sucres, le syndicat des fabricants l'a choisi afin de ne pas trop diviser les expéditions ; pour faire face à ce trafic, la chambre de commerce fait construire en ce moment un nouveau magasin, pouvant contenir 100,000 sacs de sucre, c'est-à-dire 10,000 tonnes. Ce mouvement considérable ne s'est pas produit tout à coup. En 1890 on avait emmagasiné 10,100 tonnes, ce chiffre était descendu l'année suivante à 8,002 tonnes, en 1892 à 6,319 ; il semblait donc que Calais était abandonné par la sucrerie, lorsque, en 1893, le poids des sucres entreposés s'éleva à près de 13,000 tonnes, d'année en année il s'accroissait pour atteindre 57,188 en 1896, 92,314 en 1897. Cette année là, les exportations en sucre dépassèrent 76,000 tonnes.

Après les sucres, l'exportation a été particulièrement importante pour les fourrages (23,303 tonnes), les pétroles (18,000), les poteaux de mines (36,215), les tissus de laine (8,489), les charbons (8,627), et les câbles sous-marins. Ces derniers sont fabriqués à Calais par une vaste usine qui a produit, en 1897, 3,256 milles nautiques de câble, pour la ligne sous-marine de Déolen, près Brest, au Cap Cod.

Grâce à l'outillage perfectionné du port, on a vu, en 1897, huit steamers chargés de moutons et de chevaux, arriver, mettre leur cargaison à terre dans le bassin, et repartir en cinq heures.

Ce progrès tient à l'excellente situation de Calais au point le plus rétréci du détroit et surtout aux facilités données par la superbe gare maritime établie à l'entrée de l'avant-port. Les trains partant de Paris, de Bâle, de Bruxelles, accostent au paquebot même et assurent un rapide embarquement. La profondeur permet aux navires d'entrer, de sortir et de se mettre à quai à toute marée. Deux bâtiments de 6<sup>m</sup>,50 et 6<sup>m</sup>,40 de tirant d'eau, l'*Alette* et le *Silvertown*, font un service régulier de marchandises entre l'Angleterre et Calais. Désormais la vie a abandonné l'ancien port, où le touriste ne va plus que pour voir la colonne élevée en commémoration du débarquement de Louis XVIII en 1814, ou faire l'ascension du phare. Le port d'échouage et le bassin du Petit-Paradis ont cependant conservé leur animation comme port de pêche. Calais possède 120 bateaux qui ont pris, en 1897, 2,052,975 kilogr. de poisson.

Le nouveau bassin à flot, bordé de superbes magasins généraux, pourvu du plus puissant outillage, pourrait recevoir un bien plus grand nom-



bre de navires, mais jusqu'ici Calais n'a pu lutter avec Boulogne et Dunkerque. Cependant le port est véritablement superbe, les canaux qui manquent à Boulogne amènent ici les chalands bord à bord avec les grands steamers.

---

## XX

### LA FABRICATION DES TULLES <sup>1</sup>

Origines de Saint-Pierre lès Calais. — Les premières usines. — Progrès rapides. — Les crises et les grèves. — Mœurs ouvrières. — Manque de prévoyance. — Statistique. — L'avenir et les difficultés de l'industrie.

Saint-Pierre-lès-Calais. Octobre.

Saint-Pierre, en dépit de l'annexion, est restée une ville bien à part, uniquement consacrée à la fabrication des tulles et dentelles mécaniques.

C'est une industrie relativement récente en France. Jusqu'au commencement du siècle, on ne la connaissait pas. Le tulle n'est, en somme, que de la dentelle, mais de la dentelle mécanique. La vraie dentelle fut, au contraire, une industrie bien française : Chantilly, Alençon<sup>2</sup>, le Velay,

---

1. La plus grande partie de ce chapitre est tirée de l'enquête que je fis en 1890 pour le *Temps*, lors de la fameuse grève des ouvriers tullistes. Les choses ont peu changé, aussi n'ai-je guère modifié les lettres que j'envoyais alors.

2. Voyez, dans la 2<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, le chapitre X : le point d'Alençon.

la Flandre ont conservé pour ce tissu d'art une réputation qui a survécu même à la disparition des ateliers. Le haut prix qu'atteignait la dentelle, la consommation extravagante qui s'en faisait devaient forcément appeler la fabrication mécanique, afin d'amener des prix plus bas. C'est à Nottingham, vers 1600, dit-on, que la première machine fut construite par le révérend Lee, curé de Calverton, qui, par dépit amoureux, se serait fait mécanicien. Lee vint en France présenter son invention à Henri IV; celui-ci le protégea; mais la mort du roi fit oublier Lee, il en mourut de chagrin. Les ouvriers anglais qu'il avait amenés avec lui rentrèrent dans leur pays et le dotèrent de l'industrie que nous dédaignons.

Les machines de Lee furent perfectionnées, même en France où, cependant, malgré les encouragements de l'Académie des sciences, les inventeurs ne purent faire admettre leurs procédés. En 1799, John Lindley, de Nottingham, trouva la bobine au moyen de laquelle il put imiter le réseau de la dentelle et affranchir son pays du tribut qu'il payait à la France. En 1807, un ouvrier, Heatcot, découvrit la maille hexagone qui est le fond du tulle. Il s'associa à Lindley et entreprit en grand la fabrication de la dentelle

mécanique ; ce fut la fortune pour tous deux. D'autres chercheurs complétèrent ces découvertes.

La France, pendant cette dernière période, était restée à l'écart ; le tulle semblait à jamais un monopole pour les Anglais. Afin de le conserver, le Parlement fit des lois terribles contre ceux qui livreraient le secret à l'étranger. Le fait d'importer une machine sur le continent était puni de mort. Naturellement, ces prescriptions draconiennes eurent un effet contraire à celui qu'on attendait ; ils surexcitèrent les contrebandiers par l'appât de gros bénéfices. Vers 1815 ou 1817, un métier était apporté en France. A Douai, en 1816, disent les uns, où MM. Thomasin et C<sup>ie</sup> auraient acheté une machine apportée par trois Anglais : Corbitt, Blachter et Cutt, de Nottingham ; à Calais disent les autres, en 1817, par M. Clark, associé avec MM. Bonington, le père du peintre, et Webser, ce dernier ayant même habité Calais dès 1815.

En 1819, quand le commerce, jusqu'alors entravé par les guerres, put reprendre, les industriels de Nottingham trouvèrent les débouchés fermés par les tarifs de douane. Quelques-uns d'entre eux songèrent alors à installer la fabrication mécanique sur le continent. Ils firent choix de Calais. A cette époque, Calais était une petite

cité, étouffant entre son port étroit et ses remparts; il était impossible d'y installer des manufactures. Les industriels de Nottingham allèrent donc s'établir dans un village perdu dans les marais, à une demi-lieue des portes de Calais. Ce petit village, Saint-Pierre, prospéra d'une façon extraordinaire; il devint la grande ville d'allure américaine, percée d'immenses voies sillonnées de tramways, alors que Calais restait une humble cité maritime.

La première fabrique fut fondée par cinq ouvriers, qui réussirent à apporter une machine par pièces séparées. Ils se nommaient James Clark, Richard Polhill, Thomas Pain, Edmond Pain et Thomas Dawton. Je tiens du petit-fils de Thomas Pain une copie de la déclaration faite devant témoins, à la mairie de Calais, pour la création de la maison. Ces cinq Anglais furent condamnés à mort par contumace par la justice de leur pays, pour avoir exporté frauduleusement une « mécanique » à tulle. Ils ne furent amnistiés qu'à l'avènement de George IV.

L'industrie progressa lentement, faute de métiers. On ne pouvait transporter ceux-ci que par pièces. D'aventureux contrebandiers chargeaient ces pièces sur de petits bateaux, très légers, très rapides, appelés les *smugglers* et, profitant

des nuits sombres et orageuses, cherchaient à atterrir entre Boulogne et Calais. C'est encore le *smuggler* qui alimentait la fabrique naissante des filés qui lui étaient nécessaires; cela, devant un autre péril, car les filateurs français avaient obtenu l'interdiction des filés anglais, on ne pouvait les débarquer qu'en livrant bataille aux douaniers.

Malgré ces entraves, le nombre des ateliers augmentait. On en comptait déjà quatre à Saint-Pierre. Guines possédait une première blanchisserie. Calais avait huit fabricants. Il semblait que, malgré le manque d'espace, cette ville allait devenir le centre de l'industrie tullièrre, mais la présence des ouvriers et le bruit des métiers agaçaient les tranquilles bourgeois. Le maire prit des arrêtés pour restreindre le travail à certaines heures et régler le bruit. Devant ces entraves, les fabricants se transportèrent de plus en plus à Saint-Pierre.

On était toujours tributaire de l'étranger pour les machines. Enfin, en 1823, deux ouvriers de Calais, Méhaux et Liévins Delhaye — ce dernier devait devenir un grand industriel — montaient le premier métier français. Dès ce moment, nous étions hors de page.

Fait heureux, car à cette époque la mode du

tulle devint extraordinaire. De 1824 à 1826, ce fut une fureur; en Angleterre, surtout, les bénéfices furent énormes, la production s'accrut dans des proportions inouïes; naturellement, il y eut encombrement du marché et des désastres. En France, l'engouement ne fut pas moins grand; aussi les ateliers augmentaient-ils. Saint-Pierre comptait à lui seul 23 fabricants de tulle et 8 fabriques de machines. Il y eut bientôt pléthore. En 1834, une crise violente eut lieu, aggravée par les droits excessifs imposés aux filés anglais. Alors le nombre des fabricants atteignait 323, dont 136 à Calais, 109 à Saint-Pierre et 78 dans la banlieue. Chacun ne possédant qu'un ou deux métiers.

Mais l'industrie était limitée à des articles très simples. Bientôt une révolution complète eut lieu; par l'application au tulle du métier Jacquart, Calais devint ce qu'il est aujourd'hui. Cette innovation se produisit en 1841, alors que la crise avait fait diminuer le nombre des établissements et des ouvriers; de 1834 à 1837, les fabricants étaient réduits de 302 à 249 et les ouvriers de 2,680 à 1,594. Beaucoup avaient émigré avec leurs métiers, allant en Russie, en Belgique, à Lyon ou à Saint-Quentin.

L'application du système Jacquart au métier à

tulle, que firent successivement MM. Fergusson et Martin, arrêta la décadence. La vapeur était déjà venue en aide à l'industrie; la première machine était installée depuis 1839, à Saint-Pierre.

Désormais, doté de la vapeur et d'un métier permettant d'exécuter les dessins les plus délicats, Saint-Pierre ne cessa de prospérer. Le rapport fait à l'occasion de l'Exposition de Londres, en 1851, disait que notre industrie avait marché à pas de géant et que la fabrique de Saint-Pierre était une des gloires de la France. A cette époque, Saint-Pierre avait 130 fabricants et 500 métiers. Le matériel valait 10 millions, le total des exportations atteignait le même chiffre.

L'Exposition de Paris, en 1855, révéla un progrès sensible : le nombre de métiers était de 610, contre 3,500 à Nottingham; celui des ouvriers de 5,000, la valeur de la fabrication de 15 millions de francs<sup>1</sup>.

Les traités de commerce vinrent donner un nouvel essor. Les filés de coton purent entrer à meilleur compte, en même temps que de nouveaux débouchés s'offraient. En 1862, on cons-

---

1. J'ai dû la plus grande partie des renseignements sur l'histoire du tulle à l'excellente monographie de M. Reboul, archivist de Calais, aujourd'hui décédé.

tatait définitivement la supériorité des produits français sur ceux de l'Angleterre. Notre exportation de tulles en Grande-Bretagne atteignait 26,000 kilogr. ; elle n'était que de 3,600 kilogr. en 1860. En 1870, au moment de l'enquête parlementaire sur le régime économique; la quantité de métiers atteignait 939, valant 15 millions de francs.

Après la guerre, l'essor fut plus grand encore, puisqu'au moment de l'Exposition de 1878, le nombre de métiers pour Saint-Pierre atteignait 1,506, mus par 80 machines à vapeur et appartenant à 80 fabricants. La valeur du matériel était de 40 millions, le chiffre d'affaires de 60 millions, le nombre d'ouvriers de 10,000.

La prospérité de Saint-Pierre semblait assurée, quand, en 1885, éclata une crise nouvelle. On avait espéré que l'article dit Chantilly allait dominer; en 1884, on en produisit de grandes quantités, mais la mode, capricieuse comme toujours, préféra une dentelle de laine fabriquée dans le Velay, l'Auvergne et le Forez. Il y eut des soldes dans presque toutes les usines. Les pertes furent grandes.

Aussi l'année suivante vit éclater la crise financière. L'industrie du tulle exige de grandes avances pour l'achat des matières premières. Aux

débuts de la campagne, certaines maisons demandaient aux banques locales des avances de fonds atteignant 100,000 à 150,000 fr. Une de ces banques vint à sombrer ; il y eut un moment d'affolement ; les banquiers exigèrent le remboursement de leurs avances, quelques patrons purent s'exécuter, à d'autres ce fut impossible, un grand nombre vendirent à tout prix les soldes pour faire face à leurs engagements, car la loyauté la plus scrupuleuse règne à Calais. Il s'ensuivit un avilissement des prix, la diminution de la main-d'œuvre, la mainmise sur les petits ateliers par des commissionnaires étrangers et, enfin, un malaise qui n'a cessé de croître. En voulant réagir contre cette situation, les patrons, dans une intention à coup sûr excellente, ont amené le conflit de 1890, qui faillit ruiner cette industrie.

L'ouvrier calaisien est malheureusement une proie pour le socialisme. Il n'a pas de racine dans le pays, puisqu'il est venu d'un peu partout pour fonder, à son insu, une grande ville sur l'emplacement d'un misérable faubourg. Les salaires sont élevés et cependant, dès le début de la grève, les ressources manquaient.

On rencontrait les grévistes par petits groupes se rendant à la pêche, ou dans la forêt de Guines

à la recherche de fruits sauvages. Pendant les premiers jours, ils quittaient Saint-Pierre pour aller se promener à Calais, resté la *ville* par excellence pour l'énorme agglomération actuelle, mais on leur disait des sottises, les femmes des pêcheurs, qui ne savent ce qu'est le repos et ont une vie autrement dure que celle des tullistes, les traitaient de fainéants. Aussi l'ancien Calais fut-il, lui aussi, déserté par les ouvriers.

Ceux qui souffraient le plus étaient les fournisseurs, surtout les fournisseurs chez qui l'on n'oserait aller demander du crédit : cabaretiers et traiteurs. A Calais, l'ouvrier vit largement et ne se prive de rien. Les allures particulières d'une partie de la population ont même donné un fâcheux renom à la ville. On est loin de la vérité : les goûts de dépense sont le fait d'une minorité seulement. Un tiers des familles présente des goûts d'économie qu'il est bon de signaler. Ainsi, le quartier des Fontinettes est en grande partie composé de maisons construites par des ouvriers tullistes au moyen de leurs économies. Sur 400 fabricants, plus de 300 sont d'anciens ouvriers. De combien de villes manufacturières pourrait-on en dire autant ?

« Mais, écrivais-je en 1890, un autre tiers de la

population est composé d'ouvriers pour qui l'économie est chose inconnue. Le samedi, le père de famille, qui a touché parfois de 100 à 150 fr. pour sa semaine, donne 15 ou 20 fr. à sa femme, 30 fr. s'il est généreux, pour faire vivre la maisonnée. Le reste de la paie sert à des parties fines. Les estaminets ont ce jour-là des écriteaux : « Ici on mange le lapin » ou « Ici il y a de la tête de veau ». Ces séductions sont grandes. On prélude par les huîtres et le vin blanc, beaucoup d'huîtres, beaucoup de vin blanc, on finit par le champagne et l'on va jusqu'au lundi ; les purs « biberons », comme on dit à Calais, rentrent le mercredi. Le patron gronde ou renvoie — et le meneur de grèves a une recrue. »

Depuis la crise de 1885, ces goûts étaient un peu réfrénés. Mais il faut entendre ce qu'on raconte à Calais, dans la vieille cité de bourgeois tranquilles ! On y dépeint les fins de noce, alors qu'on louait une voiture pour aller à Boulogne dîner dans les hôtels somptueux de la grande ville de bains, où l'apparition des tullistes en costume de lippée causait des révolutions. Et les chasses louées, et les fusils de 500 fr., toutes choses qui n'ont pas peu contribué à creuser une démarcation entre les deux quartiers, démarcation que l'annexion n'a pu faire disparaître.

Le dernier tiers est composé de ces êtres passifs rencontrés partout. Ils vont au cabaret pour faire comme les autres, dépensent par respect humain et, le lundi, rentrent au travail, irrités contre tout le monde, contre le patron surtout.

On devine l'intérieur. Trop souvent la femme du tulliste n'est pas une ménagère : elle a du goût, s'habille bien, comme cela est naturel dans une industrie d'art, mais ne sait pas chercher à retenir son mari et, si celui-ci n'est pas un noceur, elle dépense sans compter pour sa toilette et son mobilier. On me citait un ménage où le père, la mère et sept filles travaillent à l'atelier, rapportant parfois ensemble 400 fr. par semaine. La crise les a surpris sans qu'il y eût un sou à la maison pour vivre ou pour payer la mensualité de 100 fr. par mois à verser aux magasins de confection<sup>1</sup>.

On comprend combien il est facile d'exploiter, chez les buveurs et les passifs, la haine contre les travailleurs tranquilles et rangés. Ce sont de faux frères, des vendus, ce sont *presque des patrons*,

---

1. D'après les statistiques de la Chambre de commerce, voici la moyenne des salaires actuels (1897) par jour pour la fabrication du tulle : contremaitres, 10 fr. ; ouvriers, 7 fr. ; chauffeurs, 4 fr. 25 c. ; femmes, 2 fr. 50 c. ; enfants au-dessous de 15 ans, 1 fr. 50 c. ; filles, 1 fr. Il y a loin de ces chiffres à ceux de l'époque de grande prospérité.

a dit, des ouvriers qui restent plusieurs années dans la même maison, un des chefs meneurs.

Ce qui manque à l'ouvrier calaisien c'est, il faut bien le reconnaître, l'éducation sociale. On s'est trop désintéressé de son sort, on a cru qu'en lui donnant de gros salaires tout était dit. Les œuvres d'éducation populaire sont absentes; il n'y a même pas un musée industriel!

Au moment de la grève, je n'ai rencontré qu'une tentative de relever le niveau moral de l'ouvrier, c'est la bibliothèque populaire, due à l'initiative de quelques citoyens dévoués. Créée en 1879, elle comprenait déjà 5,400 ouvrages formant 8,867 volumes. 250 lecteurs venaient chaque dimanche chercher des livres, moyennant une cotisation annuelle de 3 fr. La ville fournit le local et une subvention de 600 fr. pour le bibliothécaire. Comme toujours, les romans dominent parmi les livres demandés, mais le goût des livres sérieux se développe. Malheureusement, on a peu d'ouvrages consacrés à l'art industriel, de ceux qui pourraient accroître le goût des ouvriers et des dessinateurs. Il y a là un vide à combler; les ressources de la bibliothèque ne le permettent guère.

Même avec ses lacunes, c'est une œuvre utile

qu'il serait bon de développer, en créant des salles de lecture pour le soir. On donnerait ainsi un centre intellectuel à beaucoup d'ouvriers que l'estaminet attire. Il faudrait surtout compléter la bibliothèque par un musée industriel, dont Calais a tous les éléments, grâce aux quantités de dessins et d'échantillons accumulés chez ses fabricants. Il faudrait aussi — et je sais que les dessinateurs le demandent — des cours d'histoire de l'art appliqué à l'industrie de la dentelle.

On n'a tenté qu'une chose pour l'éducation industrielle : un cours de mise en carte, c'est-à-dire de dessinateurs qui reportent sur du papier quadrillé le dessin tracé par des artistes parisiens. Jusqu'à ces dernières années, le nombre des metteurs en carte a été insuffisant. Il y en avait 400 ; il en aurait fallu 600. Comme le métier est bon, puisque certains metteurs étaient payés 6,000 à 8,000 fr., les élèves ont afflué dès l'organisation des cours, aujourd'hui il y a pléthore.

On compte 700 employés des trois catégories : 200 bons metteurs en carte, 200 moyennieurs et 300 pointeurs. Or, me disait-on, si le nombre de metteurs en carte a augmenté, les qualités professionnelles ont déchu. Les cours ne peuvent remplacer l'éducation que donnait jadis la pratique, ces cours se bornent à l'étude technique,

sans aperçus artistiques; il en découle un moment de faiblesse professionnelle. On comprend d'autant moins que la ville et les industriels de Calais n'aient pas imité les autres villes de fabrique que, je le répète, il y a tous les éléments d'une collection merveilleuse. Un seul calaisien, M. Sergeant, a mis à la disposition du futur musée plus de cent mille échantillons de tulle.

De même, on n'a rien ou presque rien tenté pour donner aux ouvriers le goût de l'association et de l'épargne. Les caisses de secours sont rares et sans importance. Aussi ne faut-il pas s'étonner si, devant les difficultés de la vie qui chassent de Calais les ouvriers à faible salaire, une partie du travail accessoire au tulle tend à émigrer à la campagne. Ce n'est pas une des moindres causes des souffrances de la population ouvrière. Au contraire, à Caudry, où l'industrie est similaire<sup>1</sup>, les femmes et les jeunes filles de la ville n'étant pas en nombre suffisant pour ce travail, il n'y a pas de plaintes contre la main-d'œuvre du dehors.

Depuis la grande crise financière, les banques locales ne se sont pas relevées. Il y a bien des succursales de banques voisines ou de grandes banques parisiennes, mais ce sont plutôt des

---

1. Sur Caudry, voir le chapitre XIV de la 19<sup>e</sup> série du *Voyage en France*.

maisons d'escompte. Elles prêtent sur le papier et non, comme jadis, sur l'honorabilité et la loyauté de l'emprunteur. Les avances sont devenues rares, beaucoup de petits producteurs sont obligés de mettre en gage leur matériel. On ne peut donc être surpris si, de 370 en 1887, le nombre des fabricants est tombé à 347 en 1889 et atteint seulement 317 en 1897, dont 52 possèdent des usines avec force motrice.

La diminution du crédit, qui eut pour résultat de réduire la quantité des petits industriels, n'est pas la seule cause des difficultés rencontrées par l'industrie. Le prix des machines et des filés est encore un gros obstacle. Pour les machines, malgré tous nos efforts, la France est toujours tributaire de Nottingham. Les mécaniciens français ne sont pas arrivés à les fabriquer dans des conditions satisfaisantes de prix. Aussi, malgré le droit élevé qui les frappe à l'entrée, s'adresse-t-on de préférence aux Anglais. Il est pénible de constater que nos constructeurs ne savent qu'imiter servilement, sans chercher du nouveau, alors qu'en Suisse, à Saint-Gall, et en Saxe, à Plauen, des machines nouvelles ont été inventées qui, pour les articles à bas prix, menacent Calais d'une concurrence sérieuse.

Quant aux filés de coton, si Lille est parvenu

à fabriquer les fils fins, pour certaines catégories on doit encore s'adresser à l'Angleterre.

Malgré ces difficultés, Calais n'en est pas moins une ville industrielle des plus florissantes de notre pays, une de celles où notre race fait preuve de ses plus grandes qualités d'activité et de goût. Toutefois, l'invention du métier à pantographe employé à Saint-Gall, à Plauen et à Saint-Quentin<sup>1</sup>, a enrayé l'essor de l'industrie du tulle et des dentelles qui, depuis plusieurs années est stationnaire. En 1897, les fabricants occupaient 1,800 métiers et 3,500 ouvriers. Les travaux de préparation et de finissage employaient dans la ville et à la campagne 15,600 femmes et enfants. Par finissage on entend découpage, raccommodage, picotage, etc.<sup>2</sup>.

Le tissage du tulle a fait naître quelques industries annexes, teinturerie, filature de bourre de soie, moulinage de soie, fabrique de cartonnage (500,000 fr. d'affaires), etc. Les autres industries importantes de Calais sont la fabrication des biscuits (230 ouvriers) et la scierie des bois du Nord employant 550 ouvriers dans 9 établissements.

---

1. Voyez chapitre 1<sup>er</sup> de la 19<sup>e</sup> série, pages 10 à 15.

2. Renseignements fournis au conseil général par l'inspecteur du travail dans l'industrie.

---

## XXI

### EN BOULONNAIS

A travers le Calaisis. — Le mont Couple. — Wissant et le camp de César. — Le cap Gris-Nez et le cap Blanc-Nez. — Audresselles et Ambleteuse. — La vallée de la Slack. — Marquise. — Prospérité disparue. — Les phosphates. — Les carrières de la Vallée heureuse. — Wimereux, sa plage et sa vallée. — Le cheval boulonnais. — Au tombeau de Malbrouck. — La vallée de la Liane et l'industrie des ciments. — Arrivée à Boulogne.

Boulogne. Juillet.

Une excursion par le plat pays du Calaisis, jusqu'à Sangatte où je voulais voir les travaux, hélas ! abandonnés, de la galerie de sondage pour le tunnel de la Manche, ne m'a pas inspiré un désir bien vif de parcourir à pied ces campagnes vertes, mais monotones. Aussi, pour atteindre le sommet des coteaux qui délimitent si nettement le massif du Boulonnais, j'ai fait l'ascension par la voie prosaïque du chemin de fer.

Ligne pittoresque, d'ailleurs. Évidemment il ne faut pas chercher ici les grands sites de pays de montagnes, mais on domine, et de très haut,

tout le pays avoisinant ; à peine sortie des terres noyées des environs de Calais, la voie s'élève pour gravir le premier contrefort des collines du Boulonnais : le mont Couple. Tantôt sur de hauts remblais, tantôt au fond d'une tranchée profonde, le train monte pesamment, nous présentant à chaque détour un spectacle nouveau. Les plaines de Calais semblent s'étendre au fur et à mesure. Entre les bassins et les canaux qui les séparent, les cités jumelles se détachent, blanches, avec leurs toitures rouges au milieu de la verdure qui vient mourir au pied des dunes bordées de l'immense estran de sables fauves, sur lequel s'alignent les signaux et les poteaux télégraphiques de la Commission d'expériences d'artillerie. Phare, mâts de navires, clochers, beffrois, casino, villas, cheminées d'usines semblent flotter dans l'air et donnent à la cité l'apparence d'une ville des Mille et une Nuits.

Après un dernier détour qui montre la petite ville de Guines au milieu de ses grasses prairies, sous l'amphithéâtre de sa futaie, le train s'arrête au sommet du mont Couple, longue et étroite arête de collines, dirigée du sud-est au nord-ouest pendant neuf kilomètres ; haute de 115 mètres à la gare de Caffiers, elle s'élève en pente douce pour se terminer à un mamelon de 163 mè-

tres qui semble avoir été créé de main d'homme, et d'où l'on a une vue merveilleuse sur la côte et presque tout le Boulonnais.

La grande route me conduit à Landrethun, d'où un sentier court sur la crête jusqu'au point culminant. Vers la mer règnent d'épais brouillards ; peu à peu le vent les refoule sur le Calaisis, mais le Haut-Boulonnais est en pleine lumière. L'ensemble est ravissant ; le pays est sillonné de ravins et de vallons verdoyants dont les sombres lignes onduleuses tranchent sur l'or des chaumes et les surfaces noires des champs labourés ; sur le sommet des hauteurs apparaissent des clochers et des villages. A l'ouest se dressent les deux promontoires du Blanc-Nez, haute colline, placée sur l'alignement du rivage, malgré son titre de cap, et du Gris-Nez, borne magnifique que viennent battre deux mers.

Soudain une brise légère se lève et chasse les brumes qui couvraient la Manche ; la surface bleue des flots apparaît tout à coup, couverte de voiles blanches, les vagues écumantes viennent mourir sur cette plage de Wissant si ignorée, mais si pittoresquement encadrée par les falaises des caps. Un dernier coup de vent dissipe les lointaines nuées et l'on voit surgir au nord une ligne de côtes hautes et blanches, illuminées par le soleil

levant. C'est la rive anglaise ; on distingue nettement, sur la muraille crayeuse, la masse plus sombre du château de Douvres.

Les pentes gazonnées du mont Couple sont raides, elles se creusent de profonds sillons allant au vallon d'Hervelinghen, au petit bassin de Wissant ou vers la vallée plus large de la Slack, petit monde à part, dont Marquise est la capitale. Des sentiers descendent dans ces abîmes verdoyants, l'un d'eux me conduit à la ferme du Vivier ; de là je gagne les singuliers mamelons aux talus géométriques où la carte de l'état-major place un camp de César, où les savants voient des fortifications du moyen âge et de la Renaissance. J'avoue ne pas professer d'opinion dans ce grave débat. Les partisans du camp de César s'appuient sur ces retranchements pour mettre à Wissant le *Portus Itius* où Jules César s'embarqua pour aller conquérir la Grande-Bretagne ; les autres, tenant pour Calais, Ambleteuse ou Boulogne, traitent avec dédain ces vestiges d'un lointain passé.

En face du camp de César, au flanc d'un coteau d'où la vue s'étend sur le village de Wissant, ses dunes, les collines et la mer est un temple égyptien dont la lourde masse est bien faite pour surprendre en un tel site. Ce n'est pas un souvenir des temps antiques, c'est une fantaisie d'artiste ;

un peintre célèbre, M. Demont-Breton, l'a fait édifier il y a quelques années, à côté des rares villas qui représentent la station balnéaire de Wissant.

Wissant est assez fréquentée par les Lillois ; chaque été une petite colonie s'y forme, attirée par la beauté de la plage de sable fin et des campagnes fraîches aux ruisseaux remplis de cresson qui entourent le village. Peut-être, dans quelques années, ce calme paysage aura-t-il fait place à la fumée des machines ; les fouilles entreprises pour rechercher la continuation du bassin houiller du Pas-de-Calais ont permis de découvrir le charbon non loin de Wissant, entre Strouïanne et Escales, au pied du cap Blanc-Nez.

Si le Blanc-Nez ne mérite guère ce nom de promontoire, puisqu'il est sur la ligne régulière dessinée par le rivage, la colline est isolée, elle se dresse brusquement, taillée en falaise haute de 134 mètres, et, par un curieux effet d'optique, semble partager deux bassins maritimes. Ce rôle revient au Gris-Nez<sup>1</sup>, bien moins haut puisqu'il atteint 50 mètres seulement. Moins puissant pour l'œil du touriste, il prend toute sa valeur sur la

---

1. Cela ne veut dire ni nez, ni gris ; c'est la corruption de Craig-ness, cap des Rochers.

carte, et, surtout, lorsqu'on est monté au sommet du phare. Alors on comprend facilement son importance géographique. A l'est s'étale la mer du Nord, se continuant confusément par les plages basses et les dunes du Calaisis et de la Flandre, au sud se prolonge une côte de hautes collines hardiment taillées à pic, à l'ouest s'étend la Manche fermée par les blanches falaises de Douvres et de Folkestone. Par les beaux jours, quand tous les détails de ce paysage grandiose s'affirment nettement, on a la sensation d'être aux confins de contrées bien diverses, on pourrait dire de deux mondes. Là-bas, vers le Levant, les mers brumeuses et les pays mystiques, au couchant et au midi, des cieux plus clairs.

Le chemin de Wissant au Gris-Nez rappelle la Normandie : mêmes prairies verdoyantes, plantées de pommiers, mêmes collines ; les villages de la route, Tardinghen, Audinghen, sont enfouis dans la verdure et contrastent avec le sévère aspect des bourgs maritimes d'Audresselles et d'Ambleteuse où les rochers battus par les vagues et les sables des dunes sont arides et nus.

A Ambleteuse finit la Slack, par un estuaire pour qui l'on rêvait jadis de brillantes destinées. Après avoir été une ville maritime, Ambleteuse était oubliée ; Louis XIV et Napoléon essayèrent

d'y creuser des bassins, mais les deux tentatives ont été abandonnées. De nos jours encore on a proposé d'y faire un port de refuge; le projet ne sera sans doute jamais exécuté, puisque Boulogne ne peut elle-même achever son port en eau profonde.

Jadis la mer devait pénétrer dans l'intérieur du massif par cet estuaire de la Slack, aujourd'hui en partie couvert par les dunes. Le sol s'est exhaussé, le petit fleuve et son affluent, le ruisseau de Bazinghen, coulent maintenant dans un ample fond de prairies. A l'endroit où la Slack sort d'un val étroit pour pénétrer dans ce vallon plus ample, est la petite ville de Marquise, autrefois centre industriel considérable, aujourd'hui fort déchu. Les mines de fer des environs avaient fait naître une importante usine qui produisait 36,000 tonnes de fonte par année, et fabriquait de grandes quantités de tuyaux et de matériel pour les ponts, les mines, les chemins de fer. Avec les fontes venues du dehors, près de 50,000 tonnes étaient mises en œuvre. La faible production du bassin houiller local a mis Marquise en infériorité, mines et usines ont cessé de fonctionner; elles occupaient 2,500 ouvriers; elles utilisaient 80,000 tonnes de minerai des environs et 40,000 tonnes de minerai des Asturies. De près de 5,000 habi-



tants, la population de la ville est descendue à 3,200. Les ruines des établissements, car ce ne sont plus que des ruines, sont voisines de la gare, dont les installations sont aujourd'hui trop grandes pour le trafic. Marquise a encore perdu en partie une autre source de revenu. Les environs renferment de nombreux gisements de phosphates en nodules, dont l'exploitation fut un moment prospère; depuis 15 ans, la découverte des gisements plus riches de Belgique, de Pernes, du pays de Doullens — région en partie dans le Pas-de-Calais — a enrayé l'exploitation. Pendant une dizaine d'années, les ports de Boulogne et de Calais expédiaient près de 20,000 tonnes de nodules de phosphates par an. Aujourd'hui l'exportation par Boulogne atteint à peine 4,000 tonnes qui sont envoyées dans les régions granitiques de l'ouest, en Bretagne et en Vendée. Le reste est livré à des usines françaises dont une aux environs de Marquise. De Marquise à Samer, quatre carrières souterraines et trois carrières à ciel ouvert étaient en exploitation en 1896; elles occupaient 140 ouvriers et produisaient 11,640 tonnes<sup>1</sup>.

Marquise a conservé une industrie minérale

---

1. Sur l'industrie des phosphates, voyez les chapitres XIII de la 17<sup>e</sup> série; IV et V de la 19<sup>e</sup> série.

importante dans l'extraction de beaux calcaires, marbres à tailler ou moellons. Dans ces collines, il y a en outre des couches de houille nombreuses, mais de peu d'importance, réparties entre trois concessions : Réty, Ferques et Hardinghen. Cette dernière seule est exploitée au moyen d'une fosse de 100 mètres de profondeur ; elle donne en ce moment moins de 1,500 tonnes de charbon par an, consommé dans les environs.

Les carrières de marbre sont entre Marquise et Caffiers. Lorsqu'on descend de ce village en chemin de fer, après avoir perdu de vue les plaines sans fin de Calais, on parcourt une faille étroite, où coule, invisible, sous les arbres, le mince ruisseau de la Crembreuse ou Crembreux. La voie ferrée a été taillée non plus dans les argiles, mais dans la roche dure, et l'on peut facilement reconstituer, sur les parois des tranchées, les bouleversements géologiques dont tout le pays a été le témoin. Les roches s'inclinent, se redressent, affectent toutes les positions imaginables, leurs strates sont un véritable livre où la nature a écrit l'histoire des temps antérieurs à l'homme.

L'industrie a élargi le val, d'immenses carrières sont ouvertes où la roche se montre à nu, tantôt d'un gris d'acier, tantôt d'un rouge ocreux, tantôt d'un jaune d'or. Par leur coupe en falaises, les

carrières donnent un réel cachet de grandeur à tout le paysage. Sur les rochers, des maisons entourées de chênaies, dans les fonds, le frais ruban d'un ruisseau, ourlé d'une étroite bande de prairies. Le site de la Basse-Falaise, entre Rinxent et Ferques, est particulièrement remarquable ; on se croirait à des centaines de lieues de là, dans quelque vallon perdu du Limousin ou du Périgord ; on trouve de semblables paysages le long de la Vienne et de la Vézère. Dans le Boulonnais, on a donné à ce ravin le nom de Vallée heureuse.

Tout le bassin de la Slack est ainsi riant et agreste. De même le bassin d'un autre petit fleuve, le Wimereux, dont l'embouchure voit naître une élégante ville de bains, construite avec luxe par une colonie d'Anglais, de Roubaisiens et de Tourquennois reliés à leurs comptoirs au moyen du téléphone. Les deux cours d'eau descendent du même massif, couvert par les forêts de Guines et de Licques, où prennent également naissance le Hem et la Liane.

Par la lisière des grands bois, à travers les belles campagnes d'Alembou et de Licques, dont les prairies sont pâturées par ces puissants chevaux à qui le Boulonnais a donné son nom, je suis allé hier soir à Bonningues pour gagner Lumbres et

achever cette course dans la curieuse petite province.

On élève un peu partout des chevaux, leur race a essaimé bien au delà du pays de Boulogne. Les grands animaux qui ouvrent le sol compact du pays de Caux et du Vimeu, sont des boulonnais<sup>1</sup>, de même les forts attelages des wateringues, malgré leur nom de chevaux de Bourbourg. Mais il semble bien que le lieu d'origine soit ce massif de hautes collines d'où l'élevage s'est peu à peu répandu dans les vallées de la Canche, de l'Authie et de la Somme où je me propose d'aller l'étudier.

En chemin de fer, ce matin, de Lumbres à Lottinghen, par la fraîche vallée de Bléquin, où les villages font une rue ininterrompue. Lottinghen est un des points culminants du Boulonnais ; à partir de la station même, on descend dans la vallée de la Liane qui s'ouvre, profonde, entre de riantes collines. A côté de la gare, un arbre, appelé le Mai sur la carte, où il sert de point trigonométrique, m'est signalé par un indigène comme une curiosité : ce serait le tombeau de Malbrouck ! Cependant M. de Marlborough repose à Westminster.

---

1. Voyez les 6<sup>e</sup> et 17<sup>e</sup> séries du *Voyage en France*.

Des abords du Mai, la vue est merveilleuse sur le Boulonnais tout entier, sur les versants de l'Aa, du Hem et de la Liane. Vers Boulogne, la colonne de la Grande-Armée se profile sur le ciel.

Un aimable chemin conduit à Desvres, petite ville aux rues en pente, devenue populeuse depuis que la fabrication des ciments s'y est implantée. Tout le bassin de la Liane et, près du littoral, la région entre Hesdigneul et Étaples, sont de grands centres de production. Les usines de Desvres, de Boulogne, de Neufchâtel et de Nesles forment le groupe le plus considérable de France pour l'industrie des ciments artificiels ; en 1892, il comptait pour 270,000 tonnes dans les 320,000 de la production française.

Boulogne fut le premier endroit où la fabrication artificielle du ciment vint s'implanter après sa découverte. Mais aujourd'hui, comme je l'ai signalé en d'autres parties de la France<sup>1</sup>, cette industrie s'étend un peu partout où l'on rencontre sur place le calcaire et l'argile dont le mélange, après cuisson, constitue le ciment. De là, pour Boulogne, l'heure difficile, une partie des débouchés lui étant fermés.

---

1. Voyez notamment 9<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre IX (Grenoble) ; 11<sup>e</sup> série, chapitre XIII (Le Teil).

La production des ciments artificiels est plus complexe que celle des ciments naturels. Ceux-ci ne nécessitent que la cuisson de la pierre, le broyage et le tamisage. Ceux-là exigent un dosage régulier de l'argile et du calcaire. Les marnes calcaires sont réduites en pâte dans de grands bassins où des herse les délayent; la pâte passe ensuite par des tamis ayant 900 mailles au centimètre carré; conduite dans des bassins doseurs, elle est sans cesse agitée par des palettes pendant qu'on amène dans la masse une pâte argileuse qui doit entrer dans la composition entre 19 et 24 p. 100<sup>1</sup>.

Les pâtes ayant atteint le dosage voulu, séjournent pendant trois ou quatre mois dans des réservoirs contenant 10,000 à 15,000 mètres cubes. Elles y perdent la plus grande partie de leur eau, environ 70 p. 100, et peuvent alors être amenées dans les séchoirs qui utilisent la chaleur perdue des fours à cuire. Après le séchage vient la cuisson, elle a lieu au moyen des curieux fours formés de deux troncs de cônes, superposés et terminés par une cheminée cylindro-conique, dont les rangées donnent un si curieux aspect aux abords de Boulogne au bord de la Liane. La pâte,

---

1. Je dois ces détails sur la fabrication du ciment en Boulonnais à M. Cambessedès, professeur à l'école des maîtres mineurs de Douai.

alternant par couche avec le charbon, subit pendant cinq à six jours une température de 1,800 à 2,000 degrés. Deux ou trois jours après, on ouvre les fours ; la pâte a subi un commencement de vitrification et forme une masse homogène qu'il faut maintenant moudre et bluter, puis mettre en sac ou en baril.

A la gare de Desvres, ces sacs et ces barils s'en vont chaque année, par milliers de wagons, soit au port de Boulogne, soit à travers la France. C'est pour la petite ville une source de prospérité autrement considérable que la poterie, jadis principale ressource de la population, aujourd'hui transformée par la production des faïences décoratives et des imitations de Delft et de Rouen.

Desvres est reliée à Samer par le chemin de fer et une route passant au fond d'une fissure dominée par une véritable falaise, atteignant entre les deux villes 212 mètres d'altitude. De ces hauteurs, la vue est fort belle sur les vallons où se forme la Liane et les futaies de la forêt de Boulogne. Cette ligne de hautes collines s'infléchit jusqu'à Boulogne et donne à la vallée de la Liane son caractère de grandeur.

De Samer à la grande cité maritime, c'est un enchantement. Coteaux couronnés de bois, claire rivière bordée d'arbres, jolis villages enfouis dans

la verdure. Puis, autour de Pont-de-Briques, cottages appartenant à la colonie anglaise, si nombreuse à Boulogne et qui retrouve ici les gazons et la fraîcheur des petites rivières du pays natal. Mais bientôt les usines embrument le paysage. Les fumées d'établissements métallurgiques et les fours à ciment masquent l'amphithéâtre grandiose de la cité haute, étagée sur des pentes raides. De longues rues faubouriennes s'entr'ouvrent, banales, heureusement parcourues par le tramway électrique. Grâce à celui-ci, on atteint en quelques minutes les voies centrales, pleines de mouvement, de cette ville, la plus animée de ce Pas-de-Calais où les centres populeux sont en si grand nombre.

---

## XXII

### BOULOGNE ET SES PLUMES MÉTALLIQUES

Le port de Boulogne. — Aspect de vitalité. — La pêche. — A travers la ville. — La fabrication des plumes métalliques. — Visite des usines. — Comment se fait une plume. — Multiples opérations. — Importance de cette industrie. — La fabrication des crayons.

Le Portel. Juillet.

Boulogne a sur Calais l'avantage de posséder un port intérieur amenant la vie au cœur même de la cité, et de hautes collines lui donnant la variété des aspects et la splendeur des horizons. Aussi, malgré les avantages offerts à Calais par la proximité plus grande de l'Angleterre et la possession de voies navigables, Boulogne, ayant d'ailleurs la bonne fortune de trouver dans ses ciments un élément appréciable de fret, a dans le mouvement maritime un rang des plus flatteurs. Si Dunkerque, par son développement prodigieux, si Rouen, depuis l'achèvement des travaux de la basse Seine ont dépassé le port creusé à l'embouchure de la Liane, celui-ci n'en est pas moins,

pour le tonnage, au premier rang après Saint-Nazaire, immédiatement avant La Rochelle-Palice et Calais<sup>1</sup>. Aussi les quais de Boulogne sont-ils de ceux qui donnent la plus grande impression d'activité. Port d'échouage en Liane et bassins à flot sont de faible étendue auprès du bassin et de l'avant-port de Calais, mais l'animation est autrement considérable. La vie maritime est extrême, dans la Liane surtout, car Boulogne est le premier de nos ports de pêche, et de beaucoup. Plus de 200 bateaux pontés et 82 non pontés ont été armés en 1897, 12 seulement n'ont pas pris part à la pêche : en tout 294 bateaux jaugeant 17,629 tonnes, montés par 3,492 hommes. Les petits ports voisins, qui portent à Boulogne les produits de leur pêche : Audresselles, le Portel et Equihen, ont 55 bateaux montés par 560 marins. Plus de 4,000 pêcheurs sont donc attachés au port de Boulogne.

Ces chiffres font comprendre l'aspect animé du

---

1. Mouvement en 1896 : 4,839 navires, 1,606,634 tonnes, chiffre inférieur seulement de 27,000 tonnes à celui de Saint-Nazaire. En 1897, le nombre des navires s'est élevé à 5,829 et le tonnage à 1,735,111. Dans ces chiffres ne sont pas compris les bateaux de pêche, si nombreux à Boulogne, qui ont fait 34,476 entrées ou sorties représentant, leur tonnage respectif multiplié par le nombre des entrées ou sorties, 422,079 tonnes. Le mouvement des voyageurs venus d'Angleterre fut de 161,004 en 1896 ; il est passé à 188,900 en 1897.

port. Marseille seul présente une aussi grande intensité de vie. Quand les bateaux arrivent du large et vident sur les quais leur cargaison, c'est un tableau inoubliable. Les pêcheurs envoient à pleines mannes leur capture sur le sol, les femmes, vêtues de si coquettes façons avec leur jupe courte sur des jambes nerveuses, leurs fichus, leurs grandes boucles d'oreilles d'or, leur large coiffe, chargent le poisson, aident à transporter le filet, courent à la halle. A certains jours, pendant la pêche du hareng, c'est à la pelle que l'on entasse les captures dans les tombereaux qui les conduiront aux ateliers de salaison et de saurissage.

En 1897, la halle au poisson a vu passer pour 2,971,197 fr. 40 c. de marée fraîche ; pour 1,499,742 fr. 58 c. de *harengaison* pêchée en partie sur le rivage même de Boulogne (7 à 8 millions par an), en partie (14 à 15 millions de francs) sur le Dogger-Bank — ce fameux banc de sable qui s'étend entre l'Angleterre et le Danemark sur 515 kilomètres de longueur et 64 de largeur — par 98 bateaux boulonnais, montés par 2,444 hommes. Pendant cette même année 1897, la gare de Boulogne a expédié dans l'intérieur 17,499,801 kilogr. de marée fraîche, 48,400 de coquillages, 12,050,400 de salaisons.



Ces milliers de pêcheurs, les visiteurs venus par les paquebots anglais, le flot des ouvriers et ouvrières employés dans les ateliers de saurissage, les fabriques de ciments, les manufactures de plumes métalliques ne suffiraient pas cependant à expliquer la vitalité de la ville, si l'on ne savait que Boulogne possède en toute saison une importante colonie anglaise qui en a fait une sorte de station de plaisance. L'été, les bains de mer attirent d'autres étrangers donnant à Boulogne un caractère de vie élégante. D'ailleurs Boulogne n'est pas seulement la commune de ce nom, les faubourgs immédiats, communes autonomes, font réellement partie de l'agglomération et portent à 62,000 habitants le chiffre de la population, dès lors plus considérable que celle de Calais<sup>1</sup>, cité sans faubourgs.

Quand on parcourt Boulogne, on est frappé de la diversité des quartiers qui la composent : sur la rive droite de la Liane, au pied de la colline, de grandes rues commerçantes ; à mi-coteau des rampes roides ; au sommet les quartiers des marins, dominant l'entrée du port, et la vieille ville, offrant une physionomie bien à part, resserrée dans

---

1. Boulogne 46,807, Saint-Martin 4,995, Le Portel 5,611, Oureau 4,306.

ses remparts du moyen âge qu'entourent des boulevards magnifiques. Cette haute ville de Boulogne, avec ses petites rues étroites où l'herbe verdoie entre les pavés, son « beffroi séculaire » où les saxifrages et les pariétaires croissent entre les pierres, sa basilique, son silence claustral, ses boutiques sans lumière et sans profondeur, produit une impression étrange pour qui la traverse en hâte.

Ce qui m'attirait ici aujourd'hui, c'était moins le port (je l'avais souvent visité) que les usines où l'on fabrique les plumes et les crayons, établissements spéciaux à Boulogne ; cette industrie, amenée d'Angleterre vers 1846 par MM. Blanzy-Poure, a pris des développements considérables. M. Poure m'a fait les honneurs de son usine, M. Farjon, de la maison Baignol et Farjon, m'a montré celle où il a annexé à la production des plumes métalliques la fabrication des crayons.

L'usine mère de l'industrie boulonnaise, celle qui a popularisé le nom de Blanzy-Poure, est à l'extrémité sud de Boulogne, près du faubourg de Brequerecque ; ses bâtiments irréguliers, ajoutés au fur et à mesure des besoins de la consommation, couvrent un vaste espace entre la rue Nationale et la rivière.

Je suis sorti de cette visite émerveillé et quel-

que peu ébloui par les multiples transformations du lingot d'acier appelé à devenir ces plumes étincelantes qui ont remplacé l'antique plume d'oie. Vingt machines successives s'en empareront avant qu'il soit possible de l'utiliser.

A l'arrivée à l'usine, le lingot d'acier est épais, court et pesant, noir comme de l'encre ; il s'agit cependant d'en tirer des lames minces et flexibles. Pour cela, on le fait passer dans une série de laminoirs où il s'allonge, s'amincit, se transforme en un long ruban, mince comme du papier, mais cassant et incapable de passer par les machines à découper. Il faut le *recuire* dans des caisses métalliques où les lames, très serrées, sont soumises pendant douze heures à l'action d'un feu ardent.

Vient alors le *dérochage*, c'est-à-dire un bain d'acide sulfurique qui transforme les bandes noires en rubans d'un blanc éclatant, qu'il faut *laminer* de nouveau, à froid cette fois, pour amener le métal à l'épaisseur voulue, variant de un dixième à quatre dixièmes de millimètre. Après avoir passé par de puissantes machines, le métal peut enfin recevoir la première apparence de plume.

Voici un atelier immense, bien éclairé, où de nombreuses ouvrières sont assises devant une

sorte de table sur laquelle est placé un emporte-pièce actionné au moyen d'un levier à main. L'ouvrière fait glisser la bande d'acier sous la machine et agite son levier; à chaque coup se détache une parcelle de métal, plate et sans découpe autre que celle des arêtes.

Cette opération se fait avec une rapidité incroyable : une ouvrière peut découper par jour 50,000 plumes. La bande d'acier, à peine saisie, est percée de trous sans nombre, dont l'assemblage parmi les tiges restées entre chacun d'eux, forme un dessin semblable, en petit, aux grilles en fer forgé des maisons anciennes.

Ces petits morceaux d'acier, qui seront des plumes, s'entassent, masse blanche, en des boîtes que l'on envoie à l'atelier de *perçage*; là, une machine fait les trous qui servent à la fois à arrêter la fente, à donner de l'élasticité et à retenir l'encre. A l'atelier de *marque*, chaque plume est mise sous un petit mouton qui grave la marque de fabrique; à l'*estampage*, un mouton plus fort imprime les emblèmes dont quelques plumes sont ornées.

Toutes ces manipulations ayant *recroui* l'acier, il faut envoyer les plumes plates au *recuit* dans des caisses de fonte soumises à une haute température. Elles sont ensuite livrées à d'autres ouvriè-

res, qui les mettent sous une presse entre une forme en creux et une forme en relief afin de lui donner la forme définitive. La plume semble finie, et pourtant elle subira bien des préparations encore. D'abord la *trempe* : soumise pendant une heure à l'action d'un four porté au rouge cerise, elle est jetée brusquement dans un bain d'huile. La plume alors est ferme, mais cassante ; il faut lui donner un nouveau *recuit*, obtenu dans un appareil rappelant les brûloirs à café et qui tourne pendant plusieurs heures. En sortant, elle est horriblement sale ; on doit de nouveau la nettoyer et la polir. Après un bain d'acide qui les blanchit, les plumes sont frottées les unes contre les autres dans un appareil, puis, de là, elles vont pendant plusieurs jours subir de longues secousses dans des vanneurs mécaniques pleins de sciure de bois ; elles en sortent brillantes comme de petits miroirs.

Il faut maintenant l'aiguisage. Voici un nouvel atelier où d'innombrables meules à émeri tournent avec une rapidité vertigineuse. On a pu remarquer à la pointe des stries régulières, les unes dans le sens de la longueur, d'autres tout à fait au bout du bec dans le sens de la largeur ; tout cela est fait sur ces petites meules, chaque plume est aiguisée à son tour, elle passe sur le disque, jette

un jet éblouissant de flammes et va retomber sur un tas de plumes déjà aiguisées.

Nous ne touchons pas encore à la fin. On doit accommoder au goût du public. Vous voulez des plumes dorées? La galvanoplastie est là pour satisfaire à cette fantaisie. Vous les voulez bleues, jaunes, brunes? Eh bien, Prométhée n'a pas volé le feu uniquement pour chauffer des fers à friser, et le feu donne aux légers ustensiles la couleur demandée. Au milieu de ces dernières opérations, s'intercale la *fente* : encore un atelier, encore des machines au mouvement rapide et doux, chaque plume est saisie par une ouvrière, placée dans la machine, et la fente légère que l'on sait est produite.

Le léger outil est achevé, mais il doit être *trié*. Toute plume présentant une défectuosité est mise au rebut. Quand enfin les plumes sont reconnues propres à l'écriture, il faut procéder à l'emboîtement; celles d'un même type sont comptées, on en place 144, c'est-à-dire une grosse, douze douzaines, dans un des plateaux d'une balance et l'on pèse des quantités égales. Autant de pesées, autant de grosses que des ouvrières, ayant la main droite gantée, disposent en longueur, d'un mouvement vif et régulier dans un petit récipient, pour les verser dans une boîte en carton.

Or, sait-on combien se vend une boîte d'une grosse ? S'il en est dont le prix dépasse 7 fr., on en fait en quantité qui sont vendues en gros 23 centimes ! Dans les ateliers où l'on travaille le bois pour les porte-plumes, on tourne de petits tonneaux en buis ou en bois blanc, on les munit de cinq plumes et le tout est vendu 2 fr. 80 c. la grosse. Au détail, le papetier ou le bazar livre-ront pour un sou le tonnelet garni.

On ne se borne pas à fabriquer la plume, à l'usine Blanzv. Sauf l'encre, on fait « tout ce qu'il faut pour écrire » et d'autres choses encore. Voici des ateliers où l'on produit à bas prix la lancette à vaccin : elle ne servira qu'une fois, étant destinée à être jetée après la pique ; à côté on prépare les coiffes pour goulots de bouteilles à champagne. D'ailleurs, la fabrication des porte-plumes en métal a fait naître celle de toutes sortes d'objets emboutis. Un matériel spécial a été créé, pour fileter, graver, guillocher le cuivre et l'acier. La machine qui procède au guillochage est une petite merveille de précision : elle agit avec une sorte de dandinement tout à fait drôle. D'autres font des cure-dents, d'autres des dents de peigne qui seront montées chez les bimbélotiers.

Le porte-plume en bois est encore une partie

importante de la fabrication. Des machines à raboter transforment des planches en longues baguettes rondes, ces baguettes sont coupées à la longueur voulue par une scie à vapeur, d'autres machines font la place pour le bout métallique, d'autres le bout arrondi. Des ouvrières vernissent à la main ou au tour chacun des petits cylindres ainsi obtenus ; des machines font le bout métallique, d'autres mordent sur le métal pour produire la rainure qui empêche cette partie de quitter le manche ; tout cela avec une rapidité tenant de la féerie.

Le plus curieux est la préparation du porte-plume en bambou. A voir les crayons et les porte-plume avec des nœuds réguliers, on pourrait croire qu'ils viennent de Chine.

Innocence ! Le bambou de Boulogne est bien meilleur :

On prend un crayon ou un porte-plume de bois blanc jauni, on le place sur un tour qui lui fait décrire des centaines d'évolutions à la minute, l'ouvrière saisit une ficelle et entoure le crayon ou le porte-plume, la vitesse de la course est telle que la ficelle mordant sur le bois y fait une rainure, s'enflamme par le frottement et trace un cercle bronzé. Ce n'est pas plus difficile que cela ! On a même trouvé que la ficelle était trop com-

pliée: on applique simplement une baguette de bois grosse comme une aiguille à tricoter.

La variété des articles est infinie. Infinie aussi la variété des marques. Il y a des plumes pour tous les pays, tous les âges, tous les caprices, toutes les écritures. Pour l'étranger seulement, 2,000 de ces marques font croire que les plumes sont nationales, alors qu'elles sont produites en France. Grâce à Boulogne, nous avons un rang distingué dans cette industrie. Aucune des manufactures anglaises de Birmingham n'atteint une importance comparable à celle de MM. Poure, O'Kelly et C<sup>o</sup>, qui emploie environ un millier d'ouvriers.

Le 22 août 1896, l'usine célébrait son cinquantième par une fête inoubliable pour tous ceux qui y ont assisté. A la table d'honneur, aux côtés des chefs de la maison et des autorités, avaient pris place 10 ouvriers et ouvrières ayant plus de 43 à 49 ans de service dans l'établissement. Quel plus grand éloge pourrait-on faire ?

Moins considérables sont les autres usines, mais partout elles passeraient pour de puissantes manufactures. Ainsi MM. Baignol et Farjon occupent 300 ouvrières à fabriquer la plume et le crayon.

Ce que j'ai dit de la production des plumes dans la maison Blanzzy-Poure s'applique aux autres fabriques. Mais le crayon doit être décrit à son tour, il n'est pas la partie la moins intéressante de l'industrie boulonnaise.

Bien des gens se figurent que l'on taille la baguette noire dans un bloc de mine de plomb (graphite). Quelle erreur ! Sauf pour les crayons de choix, le procédé est barbare, on gâcherait ainsi du graphite en quantité, et l'on n'obtiendrait qu'une seule qualité de crayon.

On a imaginé de broyer le graphite, de le mêler avec une argile en qualité variable, selon la dureté du crayon à obtenir. Les moulins dits malaxeurs font le mélange, ils tournent pendant trois mois sans discontinuer. Il faut moins de temps pour pétrir un morceau de pain ! En sortant du malaxeur, la pâte a pris une grande consistance, elle est alors placée sous une presse qui la force à s'écouler en un fil quadrangulaire, comme s'écoule du vermicelle : c'est une véritable filature de crayons.

Ce fil noir est tranché sur une table par une ouvrière qui passe les bandes, longues de plus d'un mètre, à un ouvrier ; celui-ci les coupe à la longueur du crayon et les met sécher. Une fois secs, les fils sont de petites baguettes noires que

l'on fait cuire au four, il n'y a plus qu'à les mettre dans les gaines.

Mais les gaines elles-mêmes, en ont-elles subi des préparations ! Il a d'abord fallu couper en Floride des bûches de cèdre, envoyer ces bûches au Havre et de là à Boulogne ; à Boulogne, le bois est débité en petits morceaux qui sont à leur tour fendus en planchettes minces ; l'une est soumise à une machine qui dessine sur une des faces une série de cannelures, au nombre de six environ, ressemblant en petit aux cannelures des tablettes de chocolat ; sur l'autre face, six rainures parallèles sont creusées ; les planchettes ainsi préparées sont remises à des femmes. Les unes placent dans chaque rainure une des petites baguettes de graphite mêlé d'argile, les autres collent une planchette plate sur celle où les baguettes sont incrustées ; ces planchettes une fois collées sont soumises à la presse et sèchent ainsi. Elles passent ensuite sous une machine qui dessine des cannelures sur la face unie, les deux cannelures arrivent bientôt à correspondre et le crayon se détache.

Il n'est pas fini pour cela, le crayon ! Une machine le polit au moyen de papier à émeri, une autre le taille à la longueur voulue, des ouvrières le vernissent au tour ou à la main, d'autres

le font passer sous une machine qui imprime, en lettres d'or sur les crayons vernis, en lettres noires sur les crayons blancs, le nom du fabricant et le numéro correspondant à la dureté de la mine.

Après cela, il faut procéder au paquetage : nouvel atelier non moins curieux. Les ouvrières ne se donnent pas la peine de compter les crayons : elles ont acquis une telle sensibilité de main, qu'il leur suffit de prendre une poignée de crayons pour en avoir douze. Elles ne se trompent jamais : autant de poignées, autant de douzaines !

La plupart de ces crayons sont en cèdre, bois très léger, d'une belle couleur rose, au parfum très pénétrant. La sciure de bois produite par ces manipulations diverses sert à un usage bien singulier. Plongée dans de l'alcool, elle donne un parfum jadis à la mode, l'oppoponax !

Qu'en pensent les belles dames pour qui ce mot fleurant l'étrange était comme l'indice d'une origine lointaine de leur parfum favori ?

Aujourd'hui, l'oppoponax est démodé et la sciure de cèdre est brûlée à la chaudière de l'usine. Ainsi passent les gloires de ce monde !

Il est assez difficile de connaître exactement la production annuelle de ces diverses fabriques. Il y a une quinzaine d'années, quand je les visitai pour la première fois, on évaluait la quantité de

plumes à 3,200,000 grosses, soit 460,800,000 plumes. On me fit alors ce calcul que ces plumes mises bout à bout, ayant chacune trois centimètres, feraient une longueur de 13,824 kilomètres.

Quant aux porte-plumes, on en faisait 130,000 grosses par année, le nombre des crayons dépassait 30,000 grosses.

Ma visite à ces industries curieuses a pris presque toute la journée, il me reste cependant encore à visiter un des ateliers où le hareng est salé et fumé. Malheureusement, l'époque est peu propice, le hareng commence seulement à abonder de septembre à décembre, en octobre et novembre surtout, où le poisson afflue au large même de Boulogne. Alors la quantité dépasse facilement 500,000 kilogr. par mois.

---

## XXIII

### LA CÔTE BOULONNAISE

Le saurissage des harengs. — Capécure. — Le port en eau profonde. — Une grande entreprise abandonnée. — Le Portel. — Outreau. — Au cap d'Alprech. — Equihen. — Les dunes. — Le mont Saint-Frieux. — La culture au pied des dunes. — Dannes. — Camiers et son lac. — L'estuaire de la Canche. — Étaples. — Paris-Plage et les phares du Touquet. — Le marais des Trinques. — Berck-sur-Mer.

Berck-sur-Mer. Juillet.

Hélas ! j'ai dû me borner à voir des murs enfumés entre lesquels il se passe parfois quelque chose ; on m'avait dit que des bateaux étaient attendus du Dogger-Bank. Aucun n'est venu et les *coresses* de Capécure sont restés sans feu, ou plutôt sans fumée. Les hottes des vastes cheminées où le hareng, aux époques de pêche abondante, sèche et se fume tout à la fois, sont vides. Capécure, privé de 2,000 ouvrières qui salent, saurissent et emballent, fait l'effet d'une ville morte.

Car la préparation du hareng ne s'opère point dans le curieux quartier de la Beurrière, dont les

rues étroites garnissent la colline ardue et entourent l'église de Saint-Pierre-des-Marins de leurs maisons enguirlandées de filets de pêche, mais de l'autre côté du pont, entre la gare et le quartier de Chatillon. Là, pendant la pêche au Dogger-Bank et en Islande, vient la presque totalité de harengaison apportée par les pêcheurs boulonnais, après avoir été salée à bord ; là encore, aux approches de l'hiver, quand les masses des harengs se pressent à l'entrée de la Liane, les matelottes accourent pour saler ou fumer les poissons <sup>1</sup>.

Capécure n'a d'autre animation, en ce moment, que celle des usines qui découpent le bois apporté des pays du Nord et des ateliers où se font les objets pour le gréement et l'armement des navires. L'activité n'est grande qu'aux abords de la gare centrale. Jadis, elle était bien plus vive encore à l'autre extrémité, quand on travaillait avec tant d'ardeur au port en eau profonde. Mais l'argent et la foi ont manqué ; les chantiers sont vides, l'œuvre est abandonnée.

Ce nouveau port de Boulogne est une des plus

---

1. En 1897, année où le déficit sur 1896 dépassa 3 millions et demi de kilogr., le hareng, salé à bord, formait un poids total de 19,086,530 kilogr. Le hareng débarqué frais, vendu sur les marchés ou conduit aux ateliers de Capécure, formait un total de 6,662,172 kilogr.

colossales entreprises de notre siècle, si fécond cependant en grandes œuvres. Avant l'exécution de récents travaux, l'ancien port, formé par l'estuaire de la Liane, n'était pas accessible à marée basse; en dépit des draguages, on ne pouvait faire pénétrer les paquebots d'Angleterre à toutes les heures de marée. Cette situation était d'autant plus fâcheuse que, sur toute la côte, on ne peut trouver un port de refuge; on eut l'idée alors d'une rade artificielle. Après avoir pensé à Audresselles, on fit choix de Boulogne.

Le plan est gigantesque: il s'agissait de prolonger de 1,410 mètres la jetée nord du port actuel jusqu'aux profondeurs de 8 mètres à basse mer, afin de porter à plus de 2,000 mètres la longueur de la zone d'abri vers le nord. Le port intérieur aurait débouché dans la rade nouvelle.

Par les profondeurs de 8 mètres, devait se trouver un môle de 500 mètres de longueur, laissant, entre lui et le musoir de la grande jetée, une entrée de 150 mètres de largeur dite passe nord, où les plus grands navires pourraient entrer à toutes les heures du flot. Au sud de ce môle, on projetait la passe ouest, large de 250 mètres; à l'extrémité de cette passe devait se trouver le musoir d'une autre jetée, dite digue du sud-ouest, longue de 3,200 mètres, dont 600 faisant

face à l'Angleterre, 200 en courbe, et le reste en ligne droite venant s'enraciner à la côte entre Boulogne et le Portel.

Au centre, un immense môle, long de 1,150 mètres, large de 200, devait diviser le port en deux parties inégales.

Ce port est loin d'être achevé. 350 mètres du grand môle central, la digue sud-ouest baptisée digue Carnot, longue de 2,200 mètres, un terre-plein de 390 mètres de long et un petit terre-plein, délimitant au-dessous du Portel un port minuscule de 140 mètres sur 80, sont seuls achevés. Le commerce ne peut guère tirer profit de ce bassin incomplet et sans outillage. Cependant, pour les grands navires, c'est un abri contre les vents d'ouest. La surface protégée et offrant 8 mètres de profondeur aux basses mers de vive eau atteint 38 hectares. Le principal avantage de la digue est d'avoir arrêté les courants et rendu plus facile l'entrée du port intérieur.

Dans l'état actuel des travaux, le spectacle est magnifique ; on reste confondu devant l'œuvre énorme accomplie en quelques années. Une grande partie de la falaise qui menaçait ruine a été abattue ; à la place de cette partie de la colline, on a tracé un immense boulevard éclairé au gaz et sillonné de voies ferrées. Le môle central, haut

de six ou sept mètres, dresse, à marée basse, ses murs cyclopéens sur un lit de rochers plats qui tapissent le fond ; la digue sud-ouest s'aligne immense, comme un mur de géant, bordée elle aussi d'un chemin de fer. Il est à craindre que l'entreprise ne soit pas poursuivie. La digue nord et le môle isolé, qui achèveraient d'encadrer le port, nécessiteraient à eux seuls 25 millions.

A l'ouest, dans un pli de la falaise dominant l'enracinement de la digue Carnot, est une des plus curieuses installations maritimes des rivages de la Manche. C'est un port ou plutôt, comme l'appellent les ponts et chaussées : une *gare* à bateaux, creusée à même les falaises, dont les flancs ont dû être soutenus par des murs épais en pierre sèche. Les bateaux de pêche, de petite dimension, sont échoués à mi-marée sur le sable de l'anse, puis tirés à bras dans la gare où débouche un ruisselet. Autour de la *gare*, dans le vallon, sur les collines un gros bourg étage ses habitations propres, habitées en presque totalité par des marins et des ouvriers des usines de Boulogne. C'est le Portel, véritable faubourg de la grande ville, à laquelle le relie des rangées ininterrompues de maisons et une ligne de tramways électriques. Comme sa voisine Outreau, le Por-

tel est du canton de Samer; en réalité, c'est une partie intégrante de l'agglomération boulonnaise.

Le port, ou gare, n'abrite qu'un petit nombre de bateaux dont la part dans la pêche, en 1897, a été de 820,000 fr. environ; cela ne suffirait pas à expliquer la population considérable du Portel (5,611 habitants), mais la plupart des marins appartiennent à la flottille de Boulogne.

Derrière le cap d'Alprech est un autre village de pêcheurs bien moins peuplé, Equihen, dont les maisons s'alignent sur la falaise jusqu'à l'endroit où les collines rocheuses font face aux dunes. Désormais, il faut suivre le rivage pendant bien des lieues, atteindre Onival<sup>1</sup> et Ault, pour retrouver la côte rocheuse. La ligne des dunes est continue, coupée seulement par les estuaires des petits fleuves boulonnais ou picards.

Ces dunes, dont quelques-unes sont parmi les plus hautes de France, sont fort désolées. Si, dans une de leurs parties avoisinant la forêt d'Hardelot, elles ont été revêtues d'un manteau de pins, partout ailleurs elles se dressent blanches et nues, et prennent parfois l'apparence de véritables collines dont les croupes contrastent

---

1. 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XX.



avec la chaîne verdoyante des hauteurs du bas Boulonnais. Entre celles-ci et les monticules arénacés, est une sorte de vallée où sont les villages. où le chemin de fer a trouvé sa direction.

Cette vallée s'élargit au-dessous de la forêt d'Hardelot, pour former un ample bassin embrumé par la fumée perpétuelle des fours à ciment. Deux villages jumeaux, Nesles et Neufchâtel, possèdent d'importantes usines. Les maisons de Neufchâtel s'étendent jusqu'au pied des plus hautes dunes, formant une sorte de massif compact. Le Mont du Chemin est à 140 mètres d'altitude, le Mont Saint-Frieux à 158 mètres.

Éloignées de la mer, ces énormes buttes de sable ont pu se couvrir d'une végétation suffisante pour verdir leurs pentes. Sur ce gazon ras, entrecoupé par quelques cultures, l'ascension est facile. Elle mérite d'être faite, car le panorama est d'une étonnante grandeur : on domine la large bande moutonnée et fauve des sables, la mer et les vertes campagnes du Boulonnais.

Des cultures occupent la base de ces dunes. Cultures bien soignées, où le peu de résistance du sol permet l'emploi d'un curieux appareil que j'ai rarement rencontré jusqu'ici : une roue pleine derrière laquelle se trouve une binette. On pousse comme une brouette, et la binette enlève les

mauvaises herbes dans la rangée de plantes à sarcler. Dans ces terres sablonneuses, un tel engin est précieux.

Les usines de ciment finissent à Dannes, humble village desservi par une station voisine de Camiers, autre hameau construit dans un site étrange entre les collines et les dunes sauvages, alignant ses petites maisons au bord d'un étang presque circulaire, aux eaux fraîches et limpides. Ce coin du Boulonnais, dont la solitude a tenté bien des peintres, tend à se transformer. La spéculation s'est portée sur la belle plage qui s'étend au delà des dunes, à l'embouchure de la Canche, pour y créer deux stations balnéaires, Sainte-Cécile et Saint-Gabriel. D'humbles villas surgissent des sables et de grands hôtels montrent leurs toits neufs. Un tramway doit desservir le centre naissant.

Entre Camiers et la Canche, le paysage est d'une extrême sauvagerie ; lorsqu'on débouche en vue du large estuaire, l'intérieur du pays offre un spectacle saisissant par ses hautes dunes cultivées ou gazonnées sur les pentes sans cesse écrêtées par le vent et présentant ainsi à leur cime des teintes livides. Si l'on arrive sur le rivage à marée basse, la vaste étendue des sables parcourue par l'étroit et fauve sillon d'eaux trou-

bles de la Canche accroît la tristesse ambiante du paysage.

Mais à marée haute — le flot atteint son plein au moment où je gravis la petite dune qui porte un des feux de l'embouchure — le spectacle est d'une inexprimable beauté. L'estuaire est un golfe enserré entre les dunes grises de la rive droite et les dunes boisées du Touquet. De nombreuses voiles le couvrent, allant pêcher au large ; elles fuient, rapides, sur des espaces qui, avant peu, seront découverts. Au sud, les deux plaines du Touquet, la forêt, les villas de Paris-Plage, surgissant entre la Manche et les tourbières de la grande Trinque, semblent une île.

A Étapes, on retrouve le sol ferme, c'est-à-dire la craie. La ville, appuyée à des collines qui ont fourni les moellons pour la digue du chenal, s'étend sur une petite plaine basse formée par les atterrissements de la baie, bien autrement vaste et profonde il y a quelques siècles.

Le voisinage de Boulogne et l'instabilité du régime de la Canche ont empêché Étapes de prendre un rang important parmi nos ports de la Manche. C'est pourtant le débouché naturel de vallées populeuses et riches. La pêche seule lui vaut quelque animation ; favorisée par deux lignes de chemin de fer, dont l'une est la grande

voie de Paris, elle peut expédier facilement les poissons débarqués chaque jour sur le terre-plein de son port. En 1871, Étaples avait 44 bateaux de pêche avec 490 hommes d'équipage ; en 1897, le nombre des bateaux armés est de 90, 10 sont désarmés, et le nombre des marins est monté à 1,149. La valeur de la pêche était d'environ 500,000 fr., elle a plus que doublé.

A la pêche se borne l'activité d'Étaples. Le port, dans les dernières statistiques de douanes, ne figure même pas. Son mouvement, très faible jadis, est à peu près nul. Ce manque de commerce maritime rend la petite ville assez insignifiante : c'est une bourgade aux voies régulières, conservant encore le tracé imposé par les fortifications d'autrefois.

Aujourd'hui, cependant, jour de marché, l'animation est grande sur la place, mais on cherche en vain de pittoresques costumes : La plupart des vendeuses sont des jeunes filles ou des jeunes femmes coiffées de chapeaux à fleurs et vêtues de robes de confection. On dirait des bonnes parisiennes endimanchées. Évidemment, les toilettes des baigneuses de Paris-Plage, de Berck et des autres stations du littoral ont une influence désastreuse sur la population féminine, dans les campagnes voisines.

L'après-midi, à l'heure du flot, je suis allé au Touquet. La route franchit la Canche, large de cinq cents mètres, par un pont de bois étroit et irrégulier, d'où l'on assiste au spectacle toujours captivant de la montée de la mer. On voit s'emplier le large lit de sable et de vase, dans l'axe du courant file rapidement une ligne d'écume. Au loin apparaissent déjà les premières voiles, des nuages de fumée s'élèvent de la flottille et révèlent que plusieurs embarcations ont des treuils à vapeur pour relever les filets.

Une partie de l'estuaire a été assez exhaussée par les sables et les vases apportées par les marées pour être transformée en prairies. Les grandes mers d'équinoxe seules les baignent et leur apportent de nouveaux éléments de colmatage. Nous sommes en marée de morte eau, la mer ne peut atteindre la surface des près, un bétail nombreux pacage les champs conquis.

Étaples commence à s'animer, les femmes de pêcheurs affluent sur le terre-plein du port, autour de la halle où, tout à l'heure, on apportera le produit de la pêche. Mais la route pénètre dans le bois du Touquet et le large paysage maritime disparaît un moment.

Singulière forêt ! Le sol est fait de petites dunes, séparées par des creux humides où croissent des

saules, des aulnes, des peupliers; les monticules, au contraire, sont revêtus de pins et feutrés de mousse. Les bois couvrent une sorte de vallée enfermée entre les dunes les plus anciennes, vers le village de Cucq, et les dunes littorales. De belles routes courent entre les arbres, la plupart ont pour direction le château construit par M. Dalloz. Ce château est voisin des phares du Touquet, belles tours à plusieurs pans, entourées d'aulnes épais, dont les feux sont précieux sur ces rivages bas. Au-dessous, entre des dunes blanches que contiennent difficilement des plantations d'oyats ou jones des sables, s'alignent les rues régulières, bordées de villas, dont quelques-unes sont belles, de Paris-Plage, station assez fréquentée déjà, grâce aux bois voisins, et qu'un retroussis de sable apporté par le vent sépare de la mer.

Les bois et les oyats ont arrêté la marche des dunes vers l'intérieur; par les obstacles apportés à l'écoulement des eaux, la large et haute bande de sable fait rester à l'état de tourbières une grande étendue de fonds marins aujourd'hui émergés. Ces vastes marais sont parcourus par deux chenaux au cours lent, la grande Trinque et la petite Trinque, dont les eaux se déversent dans la Canche au moyen d'écluses. Ces dessèchements ont fait donner, à l'une des parties du marais, le nom de Hollande.

De maigres pâturages, entourés d'arbres étêtés, ont été gagnés çà et là sur les terres tourbeuses. Mais la végétation est surtout indiquée par les roseaux et les joncs. Marais, dunes grises, rose-lières donnent à cette contrée un aspect triste et sans grandeur. Au pied des dunes seulement, les cultures s'étendent, conquises par la population ardente au travail de Cucq, de Merlimont et de Rang-du-Fliers.

Pourtant, entre ces marais et la mer, au milieu des monticules d'un sable fin éternellement chassé par le vent, est née et a prospéré une des stations balnéaires les plus fréquentées du littoral du nord : Berck-Plage, dépendance du village de Berck, peuplé jadis uniquement de pêcheurs. Un climat salubre, une grève de sable fin où ne sourdent jamais d'eaux douces ont fait oublier les inconvénients de ces amas de sable tenu sans cesse transporté par les rafales et qui, l'hiver, envahit parfois les rues jusqu'au premier étage des chalets. Le climat et la mer ont fait de tels miracles sur des enfants scrofuleux envoyés à Berck, que de vastes hôpitaux s'y sont élevés. Berck est le type classique du sanatorium maritime.

Toute une ville de plaisance est née sur le rivage, reliée à la grande ligne et à l'intérieur de l'Artois par un chemin de fer à voie étroite. Mais

il manque toujours une ceinture de pinèdes pour atténuer l'éclat de ces sables blancs et donner l'ombre et le calme à ces dunes tourmentées par les bourrasques.

Berck n'a pas de port, ce n'en est pas moins un centre de pêche important. Les bateaux, au nombre de plus de 100, sont halés sur la plage au delà des hautes mers. Montés par 681 marins, ils ont capturé pour 632,810 fr. de poisson en 1895. En outre la pêche à pied, celle des crevettes surtout, a produit pour près de 90,000 fr. la même année. Les pêcheurs de Berck poursuivent le hareng et le maquereau.

La création d'une ville de bains a amené le bien-être pour cette population de marins. Elle trouve une clientèle assurée dans la nombreuse colonie des baigneurs. Les femmes confectionnent ces amples manteaux de drap à capuchon, devenus à la mode sous le nom de mantes de Berck et dont l'étoffe est tissée à Mouy, dans la vallée du Théroin, non loin de Beauvais<sup>1</sup>.

---

1. 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, page 141.

---

## XXIV

### DE LA CANCHE A L'AUTHIE

Hesdin. — Forteresse abandonnée. — Le Vieil-Hesdin. — La vallée de l'Authie et ses villages. — La Planquette. — Créquy et la Créquoise. — La Chartreuse de Neuville. — Montreuil-sur-Mer. — L'école d'enfants de troupe. — La baie d'Authie. — Les biens communaux de Maintenay. — Un peu de socialisme agraire.

Dampierre-sur-Authie. Mai.

Hesdin. Une gaie sonnerie de trompettes, la diane, m'a réveillé hier matin ; à ce signal, des moineaux se sont mis à pépier, pendant que le carillon d'un beffroi se faisait entendre. Le soleil pénétrait par la fenêtre et semblait, lui aussi, m'inviter à prendre part au réveil des gens et des choses.

En quelques minutes j'étais sur la petite place où s'ouvre l'hôtel. La maîtresse du logis était déjà debout ; sa surprise fut vive de voir un de ses voyageurs sur pied d'aussi grand matin.

— Aucun de vos clients ne doit être levé, me disait-elle.

Et comme je lui affirmais n'avoir aucun client

et voyager pour mon plaisir, voulant simplement visiter la ville d'Hesdin, les ruines du Vieil-Hesdin et les champs fameux d'Azincourt, elle montra clairement qu'on ne lui en faisait pas accroire.

— Après tout, fit-elle, je ne vous demande pas vos affaires.

Puis revenant à la charge :

— Peut-être êtes-vous pêcheur : il y a tant de belles truites dans la Canche ; ou bien chasseur : la forêt est si giboyeuse ?

Détromper l'excellente femme était inutile. Avait-on idée d'un quidam venu à Hesdin pour voir Hesdin et décrire cette petite ville, née de toutes pièces par la volonté de Charles-Quint !

Pourtant Hesdin mérite une visite. Certes, on n'y passerait pas une journée à la recherche de curiosités d'ailleurs absentes, mais c'est un bien curieux et rare spécimen de ces villes-forteresses, surgies du sol sur le tracé d'un mathématicien. Si, de nos jours, les remparts ont été rasés, leur trace est restée sous forme de boulevards verdoyants, les rues et les places ont conservé leur aspect d'autrefois. Un Hesdinois d'il y a deux siècles revenant ici-bas, retrouverait sans peine sa demeure et reconnaîtrait tous les pavés.

La Canche, resserrée entre les murs des maisons, coule rapide. Les rues sinueuses, régu-

lièrement irrégulières, si je puis m'exprimer ainsi, car elles suivent le tracé hexagonal de l'enceinte, sont assez monotones, maisons et édifices étant sortis ensemble du sol, mais par cela même, la ville « faisant époque » est intéressante. Le xvi<sup>e</sup> siècle a marqué partout son empreinte. L'hôtel de ville est charmant, grâce à son porche très gracieux ; il a eu la bonne fortune de ne pas être alourdi par son beffroi moderne.

L'église est plus somptueuse que vraiment belle ; elle serait curieuse pourtant si elle avait conservé la pureté de son style de la Renaissance. Le mauvais goût contemporain, avec ses trompe-l'œil et ses fausses grottes miraculeuses, est venu la défigurer.

Construite pour être place forte, Hesdin avait des casernes, ornées d'écussons et de trophées de belle allure, comme il convient à une forteresse retouchée par Vauban. Pour garder ces derniers vestiges d'une époque guerrière, deux escadrons de cavalerie et un détachement d'infanterie sont maintenus dans cette ville de 3,429 habitants, dont ils font le quart de la population. Il est vrai que les anciens faubourgs, bâtis à l'endroit où les routes débouchaient des ouvrages fortifiés et formant sept communes, ont une population égale. La commune d'Hesdin ne dépasse

pas les limites de la contrescarpe, c'est-à-dire 93 hectares.

De la ceinture de remparts et de bastions qui gardait le confluent de la Canche et de la Ternoise, à peine est-il resté ça et là d'informes débris de murailles ou des talus chaque jour entamés par la pioche. De larges boulevards ont été tracés, laissant pénétrer l'air et la lumière entre des maisons jadis humides et malsaines. Hesdin n'est donc plus qu'un centre agricole. On en juge par les enseignes : les pharmaciens et les droguistes vendent des produits pour chauler les blés, et l'une des auberges porte cette inscription : « A la réunion des marchands de vaches. »

Le chemin de fer emprunte les bords de la Canche entre Étaples et Hesdin et remonte ensuite la Ternoise. La Canche, en amont, jusqu'à Frévent, n'a aucune voie ferrée ; cependant la vallée est très peuplée, c'est une véritable rue de villages, on n'en compte pas moins de douze entre les deux villes, séparées par 20 kilomètres à peine. Jolis hameaux aux maisons enfouies dans la verdure des vergers et des hautes rangées d'ormeaux, au bord de la rivière d'une limpidité idéale.

Un de ces villages, à 6 kilomètres d'Hesdin,

s'appelle le Vieil-Hesdin ; il occupe, en effet, l'emplacement de la ville primitive, rasée en 1553 après le pillage et le sac par les Impériaux, et rétablie au confluent de la Canche et de la Ternoise. Ses ruines ont servi à construire les maisons des hameaux voisins ; les moindres fouilles font découvrir les fondations d'anciens édifices. Vieil-Hesdin groupe à peine 300 habitants sur le site de l'illustre et malheureuse cité, autour d'une élégante église du style ogival flamboyant construite quelques années après le désastre.

De hauts pans de murs, trois aiguilles semblables à des obélisques restent debout au milieu de buttes couvertes d'une herbe épaisse et drue sous lesquelles sont les restes des constructions détruites. C'est un véritable chaos qu'une photographie prise de la nacelle d'un ballon présenterait sous l'aspect d'un paysage lunaire. Les trois aiguilles montrent des arrachements d'ogive, elles se dressent au bord d'un fossé profond qui fut sans doute une douve de la vieille cité. Du bas de la colline le site se présente sous l'aspect d'une pente abrupte couverte de taillis.

On est surpris de ne pas voir de trace de constructions civiles, mais le Vieil-Hesdin fut sans doute construit en bois et torchis comme le sont encore la plupart des bourgs de Picardie et de

cette région de l'Artois. L'incendie en eut facilement raison.

Le Vieil-Hesdin est au-dessous d'une longue bourgade, le Parcq, jadis faubourg de la ville féodale, aujourd'hui chef-lieu du canton, dont les rues s'inclinent vers la Canche et vers la Ternoise, l'église étant sur le faite.

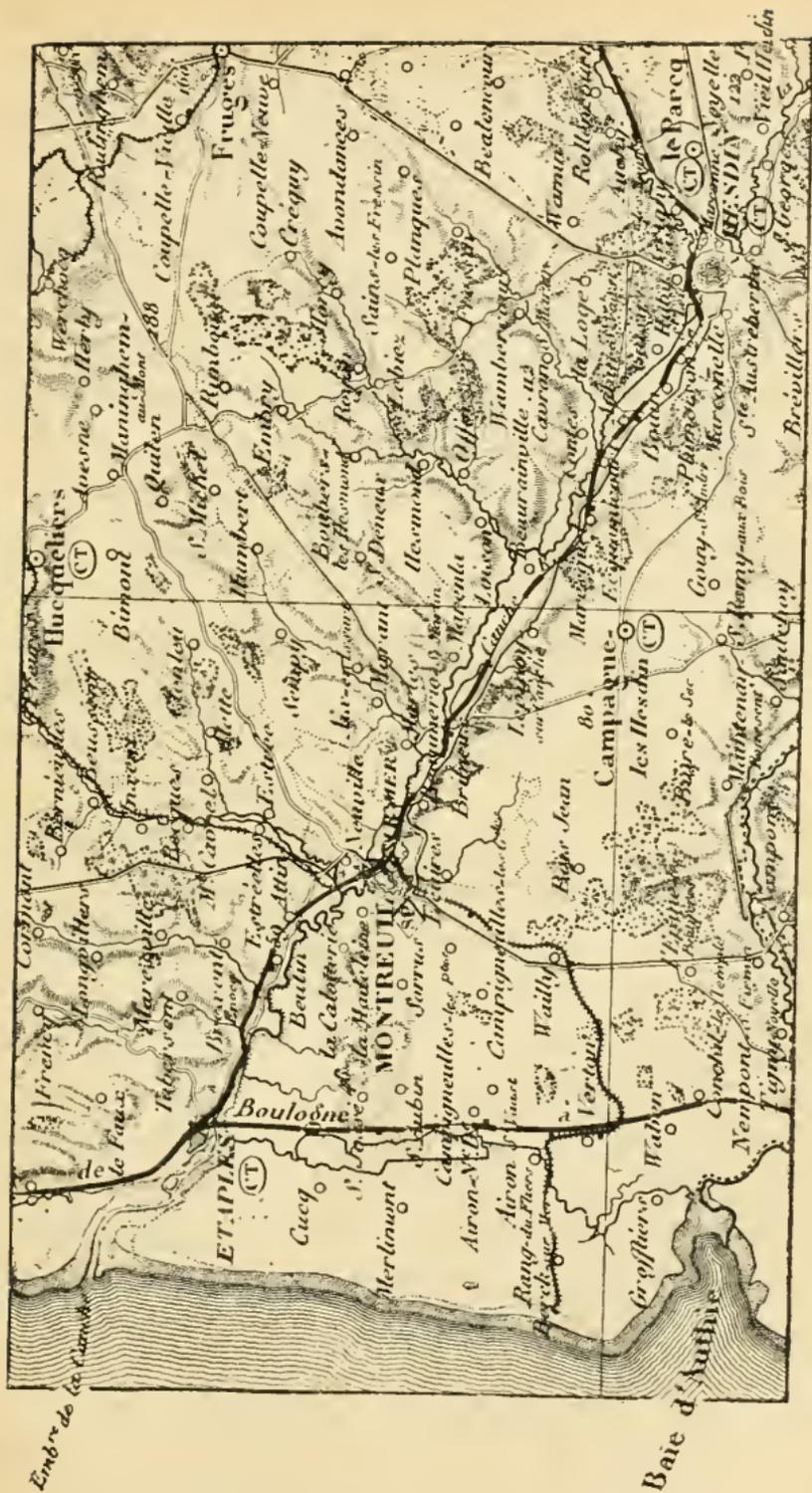
Un autre souvenir, qui n'a rien de tragique, est évoqué par la belle filature qui anime le village d'Auchy-lès-Hesdin, sur la Ternoise. Cette usine est l'œuvre du grand économiste J. B. Say. Il vint avec son fils Horace la fonder en 1804, pour implanter en France les méthodes anglaises de filature de coton.

Au-dessous du nouvel Hesdin, la Canche, doublée par la Ternoise, coule au sein d'une vallée plus large, marécageuse, mais admirablement cultivée. A droite, les futaies épaisses de la forêt, vaste de 1,021 hectares, peuplée surtout de hêtres; à gauche, des croupes harmonieuses revêtues de beaux bouquets de même essence relèvent la nudité des collines voisines. Les bords du petit fleuve sont très tourbeux. Les tas de mottes s'alignent autour des étangs qui étincellent au soleil.

Les villages se suivent sans interruption au

bord de la Canche, mais remplissent plus complètement encore les vallons latéraux de la rive droite, qui découpent symétriquement les coteaux, alors que la rive gauche présente un front ininterrompu de hauteurs. Un de ces vallons, parcouru par le clair ruisseau de la Planquette, est littéralement rempli par les maisons : sur moins de 14 kilomètres de cours, il renferme cinq villages. Sa voisine, la riviérette parallèle appelée la Créquoise, en arrose sept ; l'un d'eux porte le nom illustre de Créquy. La seigneurie dont cette paroisse était le siège appartint et donna son nom à la glorieuse famille à qui l'ancienne monarchie doit deux grands soldats, maréchaux de France, et nombre d'hommes célèbres. Créquy devint siège du duché-pairie de ce nom. Rien ne rappelle ce passé ; le village dissémine ses maisons sur une dizaine de chemins courant au fond de ravins creusés dans le plateau crayeux.

Chacune de ces petites rivières verse à la Canche des eaux pures aussitôt mêlées aux ondes souillées des tourbières, particulièrement étendues autour de Brimeux, où descend le Bras-de-Brosne. A partir de ce point, la vallée, soigneusement saignée, coupée de canaux, plantée de rangées d'arbres, offre un aspect plus luxuriant. Sur les pentes de la colline, regardant le midi, un vaste



Embouchure de la Canche

VALLÉE DE LA CANCHE

Échelle au 1/320,000<sup>e</sup>

édifice, coiffé de hautes flèches, rappelle, par les détails, le style de la Grande-Chartreuse. L'architecte s'est, en effet, inspiré du célèbre monastère pour rétablir sur de grandioses données une chartreuse détruite à la Révolution. Ce couvent est un des plus vastes que l'on ait édifiés de nos jours. Le cloître, à lui seul, a 108 mètres de longueur et 39 mètres de largeur.

La chartreuse de Neuville est trop neuve pour contribuer beaucoup à la grandeur du paysage; il lui manque la patine du temps. Sous ce ciel brumeux, les blancheurs crues s'atténueront vite, et le monastère complètera à merveille ce coin de vallée à qui la vieille cité de Montreuil donne si noble allure.

Elle la domine de haut, la vallée. Si elle a été rayée du tableau des places fortes, Montreuil a cependant conservé son enceinte du moyen âge aux tours et aux courtines couvertes de lierre, entourant en partie la base de la colline et, au sommet, sa ceinture bastionnée de Vauban, couronnant le faite du mamelon, sa citadelle dans laquelle sont enclavées de vieilles tours dont une, dite de la reine Berthe, a servi de prison à la femme de Philippe I<sup>er</sup>. Du haut des remparts, on jouit d'une vue merveilleuse sur le riant bassin de la Canche, sur la mer, gardée par les deux

phares du Touquet, et sur la petite vallée de la Course. Les horizons sont immenses, l'air est vif, le pays est propre à l'étude et à l'exercice. L'antique forteresse est un véritable musée militaire. Ces raisons n'ont pas dû influencer beaucoup sur le choix de Montreuil comme siège d'une école d'enfants de troupe ; on a voulu utiliser les bâtiments rendus libres par le démantèlement. Quoi qu'il en soit, les casernes sont devenues une école où sont reçus les enfants des 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> corps d'armée, c'est-à-dire de la région frontière la plus menacée. La citadelle, de l'autre côté de la ville, abrite l'infirmerie et les magasins.

L'école des enfants de troupe<sup>1</sup>, qui a pris une devise à la fois juvénile et française :

Surtout qu'on nous attende !

est la joie et la vie de Montreuil, petite cité sans industrie et sans commerce. La musique — car chaque école préparatoire a la sienne — réveille les instincts guerriers d'une ville qui eut à subir tant de sièges et « met un peu d'héroïsme au cœur des citadins ». Quand le bataillon traverse les rues, fanfare en tête, ces artères mortes se

---

1. Voyez dans la 6<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, page 294, une description de l'école des enfants de troupe des Andelys.

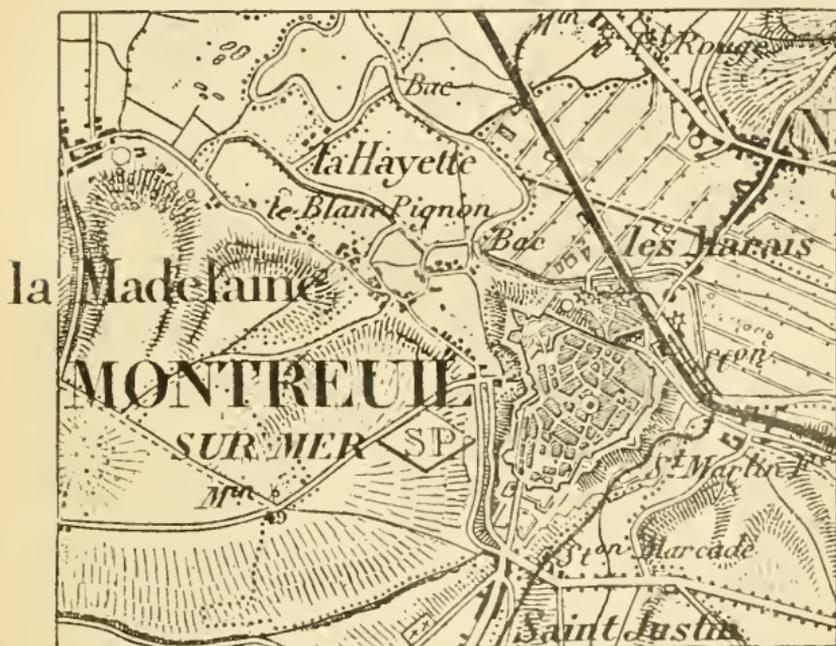
réveillent comme le château de la Belle-au-Bois dormant.

Malgré son nom de *sur-Mer*, Montreuil n'est pas baignée par le flot salin. Son petit fleuve est gonflé par la marée jusqu'au pied de la ville, mais la navigation y serait nulle sans les bateaux de pêche. Pour atteindre la mer, aperçue du haut de leurs remparts, les Montreuillois doivent faire 11 kilomètres en chemin de fer vers Étaples ou 22 kilomètres pour débarquer à la plage de Berck, par une petite ligne, prolongement d'un chemin de fer à voie étroite qui, remontant la vallée de la Course, va, par de longs détours, longer un instant l'Aa naissante, rejoindre la Lys à sa source et l'accompagner fidèlement jusqu'à Aire.

La campagne de Montreuil, sur la rive droite de la Canche, est gaie et variée, grâce aux vallons si nombreux, parcourus par des ruisseaux clairs. Avant Étaples, le petit fleuve reçoit encore deux affluents. A Enocq, ferme ayant des allures de forteresse féodale, débouche la Dordogne, une Dordogne minuscule qui serait à peine une goutte d'eau dans le grand fleuve de Bergerac et de Libourne. Plus loin, l'Huitrepin sort d'une profonde et étroite fissure.

Couché à Berck. Ce matin, dès l'aube, parti à

pieu au long de la plage pour gagner la baie d'Authie. La mer était basse et grise, gris était le ciel. Bientôt, au delà des dunes de Groffliers, l'estuaire m'est apparu, large banc de sable coupé par une digue, destinée à rejeter au milieu du bassin les eaux du fleuve de Doullens, tendant

Échelle au 50,000<sup>e</sup>

sans cesse à ronger le littoral du Nord, c'est-à-dire la plage de Berck.

La baie d'Authie n'a pas l'ampleur de la baie de Somme; c'est une poche de sable entre des terres basses, et le temps n'est peut-être pas éloigné où la conquête par l'agriculture sera com-

plète, comme elle l'est pour le reste du Marquenterre.

Voici la marée ; les premières lames brisent contre le talus des sables et bientôt couvrent la baie. En peu de temps, la plage fauve est devenue un golfe profond que les terres basses de Fort-Mahon semblent prolonger à l'infini. Je remonte le fleuve jusqu'au pont du Pas-d'Authie ; devant moi le flot va rapide, refoulant le courant.

Au delà du Pas d'Authie, longue et fastidieuse course au pied de collines nues, rarement couronnées de petits bouquets de bois. La vallée, étroite et profonde, est un marais, activement exploité par les communes dont ces terres aquatiques forment le domaine. Une notice publiée par M. le baron René de France, dans la *Réforme sociale* de Le Play, m'avait inspiré le désir de parcourir cette région demeurée à l'écart des grandes voies de communication, malgré le nombre considérable de villages bâtis entre Doullens et la mer.

M. de France habite l'un de ces villages, Maintenay, voisin de la mer, où la tourbe forme des couches épaisses. Avant 1818, c'était en quelque sorte de la vase fluide ; des travaux de dessèchement, des saignées, un canal latéral ont permis sinon de mettre en valeur, du moins de tirer

quelques produits de ces fondrières : herbes dures et peu savoureuses et tourbe.

Chaque ménage a droit à sa part de ces produits. Ainsi, pour la tourbe, on lui alloue une étendue en rapport avec le nombre des membres de la famille, variant de 28 à 36 centiares. Mais ce n'est pas un avantage gratuit : la concession est l'objet d'un droit perçu par la caisse municipale, entre 9 fr. 80 c. et 12 fr. 60 c., selon l'étendue. Malgré cette clause onéreuse, l'avantage est fort prisé ; même la population s'accroît par l'afflux de prolétaires agricoles désireux de profiter de ce chauffage que l'on croit gratuit. Or, du calcul de M. de France, il résulte que le bénéfice est maigre. Pour une concession de 32 centiares, le produit atteint 13,000 *tourbes* ou mottes valant 4 fr. 50 c. le mille, soit 58 fr. 50 c. Il faut 15 journées de travail à 1 fr. 25 c. pour l'extraction ; il faut dépenser 9 fr. 75 c. pour la main-d'œuvre de dessiccation ; 4 fr. 55 c. pour le transport et 11 fr. 20 c. de redevance à la commune. Soit une dépense ou une avance de main-d'œuvre de 44 fr. 25 c. Le bénéfice ressort donc à 14 fr. 25 c.

M. de France, auquel j'ai emprunté ces détails avant de venir visiter la vallée, n'est pas éloigné de proposer l'abandon de cette coutume et l'alié-

nation pure et simple par la commune du droit d'exploiter le combustible. Je ne sais si, depuis 1881, alors qu'il publiait sa notice, on a abandonné le vieux système de partage. Les paysans que j'ai interrogés m'ont répondu sans me répondre, comme s'ils étaient normands. Mais je me demande si l'avantage financier pour la commune compenserait les désavantages sociaux et moraux. Puisqu'un bénéfice si maigre fait rester sur le sol une population de cultivateurs pauvres, heureux d'avoir le chauffage et la nourriture d'une vache assurée par le pâturage sur le marais communal, pourquoi ne pas le maintenir? On se plaint sans cesse de la dépopulation des campagnes; est-ce que la suppression de ces minuscules parts de propriété dans les biens communaux n'y est pas pour quelque chose?

Partout où il y a des avantages représentés par la fortune des communautés : droits d'affouage, de pâturage, de tourbage, etc., les habitants se maintiennent avec énergie sur le sol. Partout où elle disparaît, la diminution du nombre d'habitants est rapide. Certes, cette population n'est pas riche, elle est même misérable, comme celle de Maintenay, mais elle a du moins la misère avec le pain assuré, avec la vie au grand air. Qu'advient-il du paysan chassé du village

par la perte de ces humbles ressources et poussé vers la grande ville ?

Si l'aliénation de ces biens a été une bonne fortune temporaire pour les finances communales et une bonne fortune pour les acquéreurs, combien de familles privées de leur part sont allées accroître le nombre des citadins déclassés !

C'est le prendre bien au tragique à propos de quelques mottes de tourbe de la vallée de l'Authie ! mais j'ai cru trouver là une des causes de l'abandon des campagnes. Ce n'est point la vente des biens communaux qu'il faut prêcher, c'est leur meilleure utilisation. Ceci est affaire d'éducation sociale.

Ce n'est pas impossible. Est-ce que les syndicats comme celui de l'Authie, groupant 10 communes et 803 hectares de marais desséchés dans le Pas-de-Calais, 7 communes et 1,776 hectares dans la Somme, ne sont pas un progrès énorme sur les idées du siècle dernier, où cette forme de communauté était inconnue ? Pourquoi ne pas rêver aussi d'un état social où les tourbières de Maintenay seraient plus pratiquement exploitées et se transformeraient en riches pâturages, tout en demeurant propriété commune ?

Déjà, en amont, le fond de vallée est une belle prairie à laquelle les ruisseaux descendus de la

rive droite — car la rive gauche est sèche comme la rive gauche de la Canche — portent une fertilité nouvelle.

La nuit tombée m'a pris au moment où j'atteignais Dompierre-sur-Authie, tête de ligne du petit chemin de fer qui traverse le Ponthieu. J'aurais voulu visiter aujourd'hui le champ de bataille de Crécy ; j'y reviendrai bientôt, par Rue et le Marquenterre.

---

## LE MARQUENTERRE ET LE PONTHEIU

Le Crotoy. — Pêche des vers de vase. — La chasse aux oiseaux de mer. — Culture de la chicorée. — Préparation des cossettes. — Le Marquenterre. — Conquête du sol. — Un grand domaine. — Rue. — La chapelle du Saint-Esprit. — En Ponthieu. — La vallée de la Maye. — Sur le champ de bataille de Crécy. — Crécy et sa forêt.

Crécy-en-Ponthieu. Mai.

J'ai revu ce matin la baie de Somme, au moment où la marée l'emplit, faisant un golfe immense et bleu des espaces qui étaient tout à l'heure nappe de sable entrecoupée de *mollières*. Le flot est venu battre la côte, et j'ai pu avoir l'illusion que le Crotoy était un véritable port, placé au débouché d'un grand fleuve.

Il n'en est rien hélas ! ou plutôt cela n'est plus. Tant que la Somme put errer librement dans son estuaire, elle se porta vers le nord, formant un chenal qui longeait le Crotoy, et permettait aux bâtiments de 5 à 6 mètres de tirant d'eau de venir prendre place devant la petite ville. Le

nombre des bâtiments était de 500 en 1839. En 1896, on note 52 navires à l'entrée, jaugeant ensemble 237 tonnes, et autant à la sortie. Encore la navigation a-t-elle lieu surtout vers Saint-Valery et le Hourdel, c'est-à-dire l'autre rive de la baie<sup>1</sup> ! En réalité, le Crotoy n'est plus qu'un port de pêche, possédant 144 bateaux montés par 253 marins et 500 pêcheurs à pied, hommes, femmes ou enfants, qui cherchent le ver marin ou la crevette. Le ver marin, surtout, est une ressource pour la population. C'est au Crotoy qu'on en prend le plus : la quantité recueillie a dépassé 250,000 kilogr. de cet appât en 1885 ; or, les côtes de la France entière en donnent seulement 615,000 kilogr. Le gain total, pour le Crotoy, a été de 250,800 fr., ce qui met à 442 fr. pour chacun des 250 pêcheurs de vers la part dans la somme déterrée à coups de bêche sous les sables et la vase.

Une autre industrie, non moins pittoresque, est celle de la capture des oiseaux de mer. Comme l'autorisation de s'y livrer est donnée par la marine aux inscrits maritimes, cette chasse figure dans la statistique des pêches sous la ru-

---

1. Sur Saint-Valery et le Hourdel, voyez le dernier chapitre de la 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*.

brique pêche à pied. Donc le Crotoy a « pêché » environ 10,000 kilogr. de macreuses et autre gibier au moyen de *fleurons* disposés sur les sables de la baie. Là encore, le Crotoy est au premier rang, la France entière en fournit à la statistique 57,000 kilogr.

Ces industries maritimes ne suffiraient guère à faire vivre les 1,745 habitants agglomérés dans la petite ville — sur les 2,262 de la commune — si les bains de mer ne donnaient, en été, une impulsion très vive au commerce local. Le Crotoy, grâce à la ligne ferrée à voie étroite de Noyelles et à la proximité d'Amiens et de Paris, attire en effet de nombreux baigneurs.

Rarement ceux-ci voient des navires dans le port, c'est-à-dire contre les estacades construites au long d'un chenal entretenu par les eaux venues du canal de la Maye et du bassin de retenue, vaste de 95 hectares, servant à faire des chasses. Mais la baie est très animée par les pêcheurs.

Le Crotoy a peu de monuments : on montre aux visiteurs une butte qui porta un château fort dans lequel Jeanne d'Arc fut prisonnière. L'héroïne, comme en tous les lieux où elle passa, possède ici son effigie de bronze.

Les campagnes voisines sont très riches, mal-

gré leur récente conquête sur la mer. Elles font partie de la curieuse contrée du Marquenterre et sont cultivées avec soin. C'est un des rares points de notre territoire où l'on récolte la racine de chicorée servant à faire un succédané du café<sup>1</sup>. La racine livrée à une usine du Crotoy est séchée, coupée en menues *cossettes*, puis torréfiée à demi dans des étuves. La préparation finale n'a pas lieu sur place ; la maison de torréfaction envoie ses *cossettes* à Bayon (Meurthe-et-Moselle).

Je n'ai pas l'intention d'étudier ici cette industrie, je la verrai de plus près à Cambrai, centre principal de la chicorée en France<sup>2</sup>, mais, il était intéressant de signaler cette culture dans les terres humides de la Picardie, et la transformation du produit dans une usine lorraine.

Si la contrée est riche, il faut pénétrer dans son intimité pour reconnaître la fertilité du sol et l'admirable parti tiré par le laboureur. Pour qui aperçoit cette région en chemin de fer, de

---

1. Neuf départements seulement se livrent à cette culture : Aisne, Ardennes, Bouches-du-Rhône, Drôme, Maine-et-Loire, Nord, Pas-de-Calais, Seine-et-Marne et Somme. Le Nord, seul, en produit beaucoup : 1,160,336 kilogr. de *cossettes* sèches. La Somme, dont le Crotoy fait partie, vient ensuite avec 198,810 kilogr. La France n'en produit guère que 1,600,000 kilogr. A ce point de vue nous sommes tributaires de la Belgique.

2. 19<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XV.

Noyelles à Rue, rien ne donne l'idée de l'opulence. Pâturages où paissent, nombreux, les chevaux de race boulonnaise; maisons basses, bien blanchies où la tuile et l'ardoise commencent à remplacer le chaume, labours dans une terre compacte semblable à la terre de brie des îles de Saintonge<sup>1</sup>; nombreux fossés découpant à l'infini la plaine conquise; enfin, vastes espaces où les joncs et les roseaux montrent que l'œuvre de dessèchement n'est point achevée partout.

Cette terre aux larges horizons, aux terrains plats, aux grandes fermes encloses d'arbres, c'est le Marquenterre, région gagnée sur la mer, comme le furent les polders de Marennes<sup>2</sup>; le marais poitevin<sup>3</sup>, la baie du mont Saint-Michel<sup>4</sup>, les polders des Veys<sup>5</sup>, les Moères<sup>6</sup> et les wateringues<sup>6</sup>.

Mais, il ne faudrait pas chercher dans le Marquenterre des traces du travail humain comparables aux grandes entreprises conduites sur d'autres points. La nature a pris une part considérable, prépondérante même, à la formation

1. Voyez 3<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitres sur Marennes et l'île d'Oléron, et aussi la 15<sup>e</sup> série.

2. 3<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitres II et III.

3. 16<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitres X, XI et XII.

4. 5<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XVIII.

5. 6<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre V.

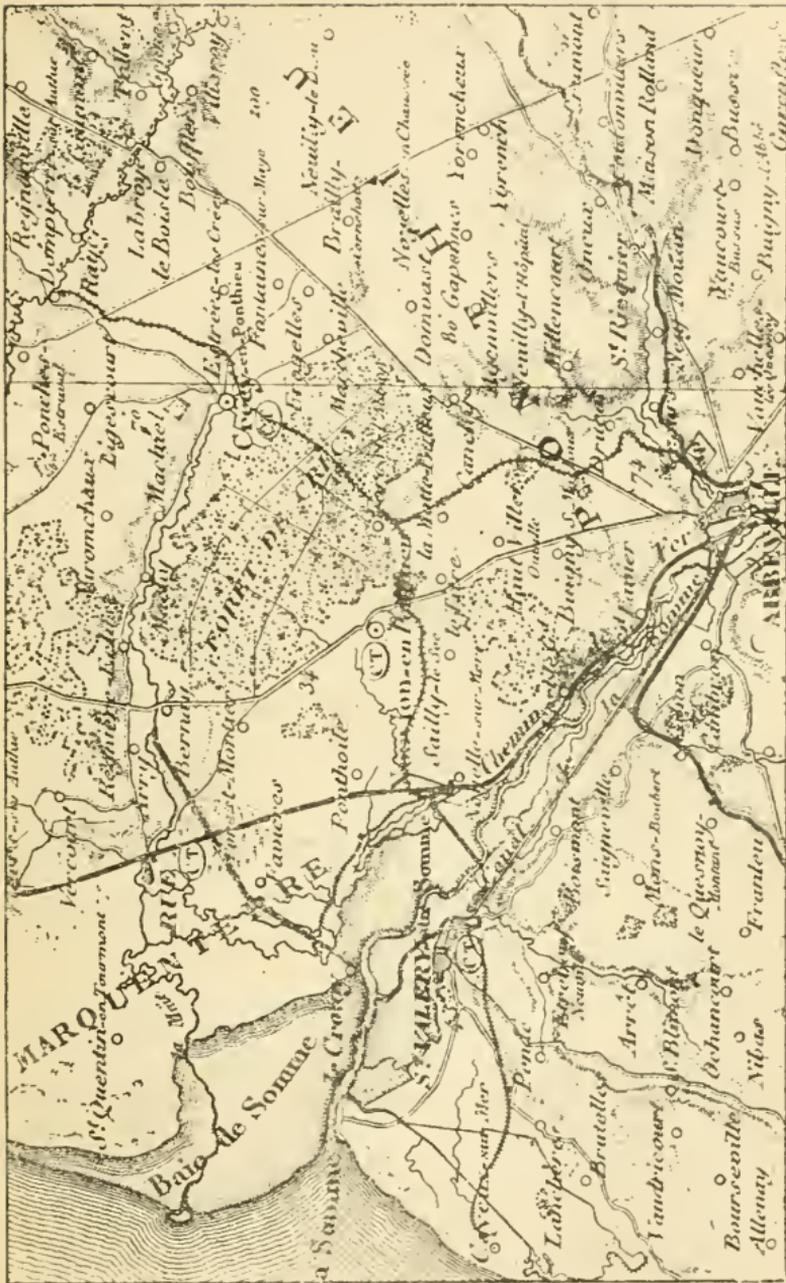
6. Voyez dans le présent volume les chapitres XIII et XVII.

du sol. Les dunes, en s'accumulant au large de la côte rocheuse du Ponthieu et du Boulonnais, laissant entre elles et celle-ci un large espace de plages basses, ont déterminé la création de lagunes peu profondes, que des atterrissements produits par les troubles des marées, de la Maye, de l'Authie et de la Canche ont peu à peu comblées. Ce colmatage fut rapide, il est resté dans la mémoire des populations. Au XIII<sup>e</sup> siècle encore, la marée remontait haut dans les rivières. Rue, aujourd'hui dans les terres, était baignée par l'Authie, dont les eaux, depuis lors, ont pris la direction du nord. C'était un port considérable. Maintenant, la marée ne monte plus jusqu'à Rue, centre agricole situé à six kilomètres dans l'intérieur des terres.

Les habitants ont aidé la nature en créant tout un système de canaux conduisant les eaux aux rivières ou à la mer. J'ai signalé<sup>1</sup> les canaux de la grande et de la petite Trinque qui débouchent dans la Canche; d'autres saignées vont à l'Authie; le canal de la Maye, prenant à Bernay-en-Ponthieu une partie des eaux de la Maye, égoutte les marais sur son parcours et aboutit au Crotoy.

---

1. Pages 372 et 375.



Ces travaux, effectués en commun par les paroisses, ont eu pour base la constitution de grandes propriétés, leur mise en valeur se poursuit aujourd'hui sur des données scientifiques. En 1890, la prime d'honneur du ministère de l'agriculture fut décernée au domaine de Saint-Jean, près Rue, dont l'exploitation selon les idées actuelles commença seulement en 1864. Le propriétaire, M. Béthouart, a repris alors l'œuvre des aïeux en nivelant un sol de 100 hectares, en creusant à nouveau les fossés, en entourant les champs de hautes haies vives destinées à briser le vent de mer. Plus de 3.000 mètres de plantations furent ainsi effectuées sur ces terrains, « formés par des alluvions marines modernes, et par conséquent siliceux et léger, ayant à peine 20 centimètres de profondeur, reposant sur un sable de mer excessivement fin, très tassé, très compact et imperméable, malgré le peu d'argile qu'il contient ».

En 1884, M. Béthouart affermait le domaine de la Haute-Rue, et portait ainsi ses cultures à 281 hectares. L'aspect général est fort beau. A l'abri des grands arbres qui arrêtent le vent, et donnent leur ombre, un nombreux bétail séjourne sur les pâtures; dans les étables, 150 bœufs ou vaches sont soumis à l'engraissement; une va-

cherie contient 40 têtes. Les prairies couvrent 87 hectares; 196 hectares sont consacrés à la culture du blé, de l'avoine et des betteraves. Cette dernière plante, trouvant un débouché constant dans les sucreries de Rue<sup>1</sup> et des environs, a pris une grande importance dans l'assolement du Marquenterre.

Rue, capitale de cette région de 20,000 hectares de terres basses, est une petite ville de près de 3,000 habitants, dont 1,200 résident dans les fermes et les hameaux répartis dans la campagne. L'apparence en est prospère; les maisons de torchis recouvertes de chaume font place chaque jour à de coquettes demeures de briques. Au cœur de la ville se dresse un beffroi, tour carrée flanquée de tourelles. Près de là est un des plus beaux monuments de la Renaissance, la chapelle du Saint-Esprit, édiflée pour abriter un crucifix miraculeux. C'est un véritable joyau d'orfèvrerie, rappelant avec plus d'opulence encore les merveilles sculpturales de l'art breton.

Rue est trop loin de la mer pour avoir profité de l'affluence des baigneurs, cependant les rivages

---

1. Deux usines à Rue produisent ensemble 50,000 sacs, une à Châteauneuf près de Quend 10,000 sacs, une autre à Vron 15,000 sacs.

voisins méritent une visite par la singularité de leurs dunes. A Saint-Quentin-en-Tourmont — nom significatif — les dunes décrivent un vaste cirque ovale, au milieu duquel se dresse un monticule. Cette chaîne circulaire circoncrivait encore un étang au siècle dernier. Le reste des dunes forme des rangées entre lesquelles on a planté des abrisseaux pâles à baies oranges, des peupliers et quelques pins. Saint-Quentin compte devenir une plage de bains de mer. Un autre point du rivage, Fort-Mahon, près de la baie de l'Authie, où la plage n'a pas une étendue trop considérable à mer basse, va également être transformé en station balnéaire.

En parcourant Rue ce matin, je rencontrais fréquemment d'énormes troncs de hêtre portés sur de lourds camions. L'un d'eux avait près de 4 mètres de tour. Je me suis enquis de la provenance de ces bois : ils venaient de la forêt de Crécy.

Crécy ! ce nom funeste évoque aussitôt l'image d'un de ces désastres qu'une nation ne saurait oublier, car ils furent sans gloire pour le vaincu. Leipzig, Waterloo, Reichshoffen ne laissent pas une comparable amertume au cœur. Mais Crécy, cet égorgement d'une armée entière qui se défen-

dit à peine, reste pour l'âme française une plaie toujours ouverte, comme Azincourt.

J'ai voulu parcourir le théâtre de ce drame national. Une voiture m'a rapidement conduit de Rue au bourg de Crécy. Le chemin suit la Maye en se tenant sur les hauteurs du Ponthieu; plateau de riche et intensive culture où l'on cultive surtout la betterave à sucre. Les parties basses, ancien estuaire, encore marécageuses et coupées de tourbières, prolongent le Marquenterre jusqu'aux premières futaies de la forêt de Crécy. Le temps est pluvieux, c'est dimanche et, cependant, l'activité est grande dans les champs; des rangées d'ouvriers sarclent les betteraves dont les jeunes feuilles forment sur la terre brune de longues lignes d'un vert tendre.

Vers Arry, le paysage devient plus riant; au fond de la vallée, la Maye coule entre les lagunes produites par l'extraction de la tourbe. La route traverse le parc d'un château; elle forme une superbe avenue entre les grands arbres. Autre parc à Régnière-Écluse, entourant le beau château du comte d'Hinnisdal.

Sur la rive gauche de la Maye, couvrant une chaîne de collines à pentes douces, s'étendent les vastes futaies de la forêt de Crécy. Au pied des bois se blottissent de petits villages: Machy, qui

possède une ferme, ancienne maison forte, contemporaine de la bataille, et Machiel. On aperçoit maintenant tout le théâtre de la mêlée fameuse : longue ondulation nue, étendue entre les bosquets du hameau de Wadicourt et ceux dans lesquels se cache le hameau des Granges. Au milieu on distingue cinq arbres et une butte : là était le fameux moulin d'où Édouard III d'Angleterre assista au massacre de l'armée française.

Voici Crécy, proprette et fort tranquille bourgade. La grande route, plantée de marronniers, est la principale rue, charmante avec ses maisons de briques peintes et ses fenêtres fleuries, mais sauf une vieille croix de pierre au centre de la place, rien n'y retient le visiteur.

A l'autre extrémité de la ville, par delà le chemin de fer de Dampierre, au bord de la route de Fontaine, une autre croix de pierre très fruste, rongée par les ans, borde le talus. D'après la tradition, elle marque l'emplacement où vint tomber le roi de Bohême, ce chevalier privé de la vue et qui, cependant, combattit et mourut en héros, ayant fait lier son cheval à ceux de ses officiers. « Je vous prie et requiers très spécialement que vous me meniez si avant que je puisse frapper un coup d'épée », avait-il dit.

Des abords de la croix, on découvre tout le

terrain de la lutte, étroit espace de 3,500 mètres de longueur, entre la fontaine d'où sort la Maye et la ferme de Branlicourt, derrière le village d'Estrées-lès-Crécy. En face est la colline de Wadicourt où se tenait Édouard. Pauvre paysage : des croupes pelées séparées par des ravins dont un, la vallée des Clercs, servait en quelque sorte de fossé à l'armée anglaise exténuée, affamée, perdue d'avance si les chefs français avaient eu moins de présomption et quelque principe de la guerre.

Au lieu d'attendre l'inévitable nécessité qui allait obliger les Anglais à descendre de leur colline de Wadicourt pour risquer le combat et essayer de se frayer un passage, on les fit attaquer par les archers génois, troupe mercenaire qui, prétextant les cordes de ses arcs mouillées par la pluie, se refusa au combat ; la chevalerie voulut les obliger à tirer ; de là une confusion dont l'ennemi profita en criblant cette masse sans ordre. Aux flèches des soldats d'Édouard se mêlèrent bientôt les projectiles des canons lancés pour la première fois sur un champ de bataille. Le bruit des détonations, les boulets causèrent une inexprimable terreur. En vain les chevaliers traversant les lignes ennemies, tentèrent-ils d'atteindre l'endroit où le fils d'Édouard, âgé de

treize ans, se tenait à la tête des chevaliers anglais. Entourés par l'infanterie, jetés à bas de leurs chevaux, égorgés à coups de couteaux par ces piétons qu'ils méprisaient, presque tous succombèrent sous les yeux de Philippe de Valois, impuissant à rétablir le combat, et d'Édouard impassible au pied de son moulin de Wadicourt. Le roi de France n'avait plus que 60 hommes autour de lui, quand un des siens, saisissant son cheval, l'entraîna au loin. Onze princes, quatre-vingts seigneurs bannerets, douze cents chevaliers, la fleur de la noblesse française, trente mille archers ou gens des milices accourus à la bataille périrent ainsi. Jamais la France n'avait éprouvé un tel désastre, jamais la présomption et l'impéritie n'avaient été poussées à un tel point.

Et pourtant la leçon ne porta pas : nous devons encore avoir Azincourt<sup>1</sup> !

Au-dessus d'Estrées-lès-Crécy, un mamelon régulier domine de près de 60 mètres la vallée de l'Authie et permet de distinguer cette campagne douloureuse. Sur la rive gauche de l'Authie, voici Labroye, où se trouvait un château qui abrita Philippe de Valois après la bataille. Brisé de fatigue, ayant les yeux pleins de l'horrible

---

1. Le champ de bataille d'Azincourt est décrit dans le chapitre VIII de la XIX<sup>e</sup> série.

spectacle du massacre de son armée, il arriva à minuit et se fit ouvrir la porte, en criant : « C'est l'infortuné roi de France ! »

Tout autour, dans les ravins, à l'abbaye de Dompierre devenue une ferme, dans celle de Valloires également transformée en centre rural, dans l'église de Crécy reposent les ossements des victimes de cette grande journée. Mais, sauf la croix du roi de Bohême et la butte du moulin, aucun monument ne rappelle la sanglante défaite. Le moulin n'est plus ; il a été jeté bas et ses pierres ont servi à construire des habitations.

Le petit chemin de fer du Ponthieu possède un arrêt à Wadicourt, dans la partie où le carnage fut particulièrement terrible. J'y pris le train pour gagner Abbeville. Jusqu'à Crécy, la ligne court dans la vallée des Clercs, ravin sec, qui roula des flots de sang, puis contourne Crécy qu'elle dessert par une gare où l'on vient embarquer les riches phosphates de Marcheville, découverts au bord de la forêt de Crécy, et exploités depuis deux ans à peine<sup>1</sup>. De la voie ferrée, la petite ville apparaît en amphithéâtre au flanc du coteau, émergeant d'un verger verdoyant.

---

1. Le chapitre V de la 19<sup>e</sup> série est consacré à l'industrie des phosphates en Picardie et en Artois.

La ligne traverse la forêt, admirablement percée de longues et solennelles avenues, couvrant de ses futaies et de ses taillis une surface de 4,214 hectares. Les wagons la parcourent jusqu'à Forest-l'Abbaye où le chemin de fer se divise en deux tronçons, l'un allant à Noyelles, l'autre à Abbeville. Ce dernier, après avoir parcouru le plateau mamelonné du Ponthieu, descend par de fortes rampes dans le vallon du Scardon et va emprunter son tracé au chemin de fer de Saint-Pol pour franchir la Somme et atteindre la gare d'Abbeville<sup>1</sup>.

---

1. Sur Abbeville, voyez la 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre XXII.

---

## XXVI

### LE CHEVAL BOULONNAIS

La vallée du Scardon. — Saint-Riquier. — Auxy-le-Château et l'Authie. — Les phosphates. — Frévent et ses industries. — La Canche supérieure. — Saint-Pol-sur-Ternoise. — La foire aux chevaux boulonnais. — La race boulonnaise, son origine. — Subdivision de la race. — Le cheval boulonnais. — Procédés d'élevage.

Saint-Pol-sur-Ternoise. Mars.

Fraîche mais banale est la vallée du Scardon, parcourue par le chemin de fer d'Abbeville à Saint-Pol. La petite rivière coule entre les tourbières et les arbres aquatiques, au fond d'un bassin d'érosion où débouchent des ravins secs creusés dans le plateau du Ponthieu. Saint-Riquier, dominé par son beffroi et la haute tour de son admirable église, apporte cependant un peu d'allure à la vallée. L'église est un des plus remarquables édifices gothiques de cette Picardie si riche en monuments de style ogival. On ne s'expliquerait guère son existence dans cette mince bourgade, si l'on ne savait que Saint-Riquier fut une ville populeuse.

Le Scardon naît à Saint-Riquier, mais son vallon remonte profondément, sans eau, au sein du plateau. La voie ferrée s'élève par des courbes incessantes, contrastant avec le tracé rectiligne de la chaussée romaine d'Amiens à Boulogne, montant et descendant sans cesse. Cette route antique, utilisée encore aujourd'hui sur presque tout son parcours, porte le nom sonore de Chaussée Brunehaut, comme toutes les voies anciennes de cette contrée où la malheureuse reine d'Austrasie avait repris les traditions romaines. A l'endroit où elle croise le chemin de fer, une halte créée pour desservir Yvrench et Coulouvillers s'appelle Chaussée Brunehaut.

Entre la tête du ravin du Scardon et la naissance des premiers ravins sur le versant de l'Authie, il y a deux kilomètres à peine, le plateau d'entre Somme et Authie est donc une mince arête. Rapidement routes et voies ferrées descendent vers les fleuves, il n'y a pour ainsi dire pas de palier. Sur l'Authie les vallons sont moins nus, des prés, des vergers, des ormeaux font des ravins de la rive gauche de petits abîmes de verdure, au débouché desquels apparaît ample, claire, riante, la vallée où le petit fleuve roule ses eaux, d'une limpidité exquise.

Une petite ville est assise dans ce décor, au

pieu de deux croupes boisées, séparées par un val. De vieux murs, une église donnent un caractère romantique à ce site. La ville est Auxe-le-Château, chef-lieu d'un canton industriel dont elle n'est pas le centre le plus considérable — un des villages, Bouflers, est la patrie du glorieux maréchal de ce nom. Pourtant Auxe-le-Château joue un certain rôle économique. Pour toute une partie de la vallée de l'Authie, c'est le rendez-vous naturel ; aussi les petites industries et le commerce ont-ils une certaine importance ; les magasins sont nombreux, autour d'un vénérable hôtel de ville. La fabrication de la chaussure s'y est installée et occupe plusieurs manufactures. Aux environs, on a trouvé des gîtes de phosphates particulièrement riches. Cinq carrières à ciel ouvert, exploitées par 230 ouvriers, ont produit 72,195 tonnes en 1896. Des usines locales traitent et lavent les produits de l'extraction avant de les livrer au chemin de fer. Auxe possède trois de ces établissements ; au sommet du plateau, le village de Fortel exploite également des carrières <sup>1</sup>.

Au delà de Fortel, le terrain s'incline vers la vallée de la Canche. La rivière vient à peine de

---

1. Je reviens plus longuement sur les phosphates dans la 19<sup>e</sup> série.

naître, ses eaux, déjà abondantes, ont fait croître une petite ville manufacturière fort active : Frévent. Dans la vallée très verte, dominée par des bouquets d'arbres, on aperçoit de grandes usines rappelant les manufactures du pays normand, au bord de l'Avre ou de l'Andelle. Frévent emplit le fond du bassin, entre les débris de l'abbaye de Cercamps, imposante encore, devenue un établissement pour la filature et le peignage de la laine, et le hameau de Rollepot, où se trouve une filature et un tissage de lin, chanvre et jute. Par ces manufactures, Frévent tient à la fois d'Amiens, de Lille et de Roubaix. L'existence de ce petite groupe usinier à l'écart des grands centres mérite d'être signalée.

A ces établissements, auxquels il faut ajouter une fabrique d'instruments aratoires et fonderie, Frévent doit une population assez considérable : elle compte 4,331 habitants ; malgré ce chiffre, c'est une simple bourgade, à demi rurale. Mais elle possède deux églises et un collège. Dans sa gare, se croisent des lignes ferrées, venant de quatre directions.

L'industrie s'étend en aval de Frévent ; le village de Boubers-sur-Canche possède, lui aussi, une filature de laine peignée ; au delà, jusqu'à Hesdin, la vallée est purement agricole. On y

élève en quantité ces beaux chevaux de race boulonnaise qui font la fortune d'une vaste partie du Nord et du Pas-de-Calais.

Jé suis venu dans cette région pour assister à l'un des grands rendez-vous des éleveurs : la foire de Saint-Pol. Ce n'est malheureusement pas la plus importante : en novembre je verrais un lot plus considérable, les poulains et les *laiterons* viendraient en plus grand nombre. Mais je ne suis point maquignon, il me suffira de chercher des renseignements sur la production de ces admirables bêtes de trait, qui rappellent par tant de côtés les chevaux du Perche<sup>1</sup> et dont le département du Pas-de-Calais possède à lui seul plus de 80,000 têtes.

Saint-Pol, chef-lieu d'un des arrondissements du Pas-de-Calais, est un des marchés principaux pour l'élevage. Les nombreux chemins de fer qui aboutissent dans sa gare contribuent à en faire un point de réunion pour les acheteurs et les producteurs, bien que les espérances provoquées par la constitution d'un petit réseau ne se soient point réalisées.

On aurait pu croire, en effet, que Saint-Pol,

---

1. 1<sup>re</sup> série du *Voyage en France*, chapitres XXIII à XXV.

placé à la jonction des lignes se dirigeant sur Lille, Arras, Dieppe, Boulogne, Calais et Amiens serait devenu une ville industrielle ; il n'en a rien été, elle est demeurée une aimable cité champêtre, à laquelle on parvient, de la gare, par des boulevards solitaires ou des sentes tracées entre les jardins.

Saint-Pol s'étend au pied de hautes collines à pic où des pans de murailles croulantes se devinent à travers les arbres ; de belles maisons de campagne, de pittoresques faubourgs couvrent les pentes ; peu de villes du nord ont plus de charme pittoresque que l'ancienne capitale du Ternois.

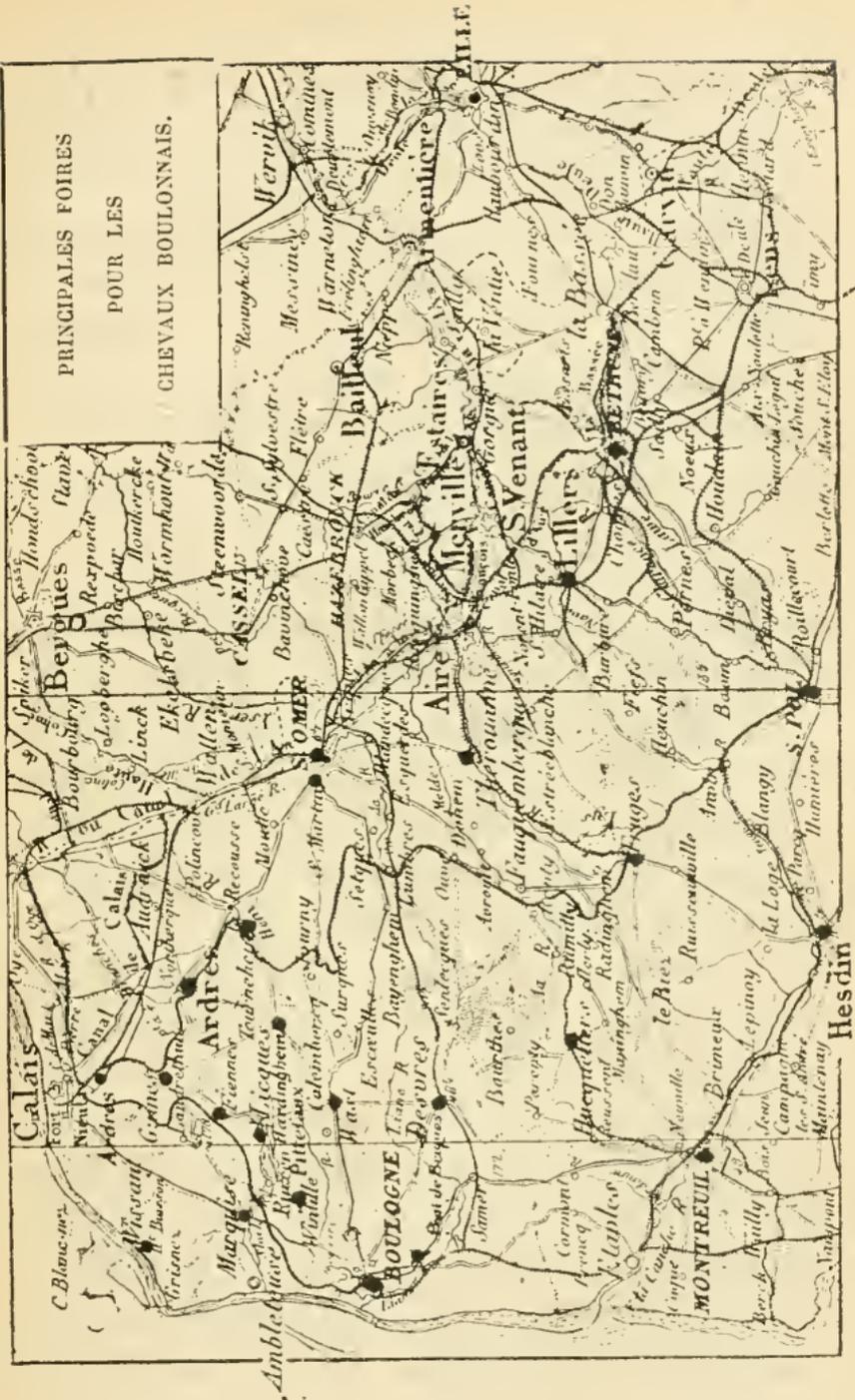
Malheureusement, la cité détruite par les guerres acharnées entre François I<sup>er</sup> et Charles-Quint n'a rien conservé des époques héroïques ; jadis riche, forte et populeuse, elle ne s'est jamais bien relevée de ses ruines. Rien n'est resté du Saint-Pol des comtes, Charles-Quint le brûla et passa la population au fil de l'épée ; relevé peu après, les Français le brûlaient à leur tour. Aussi Saint-Pol n'a plus de vestiges du passé, sinon deux vieilles tours et les fossés transformés en jardins.

Le charme de Saint-Pol est dû aux petits vallons qui l'entourent ; la Ternoise scintille et rit dans le plus aimable de ces vallons, entre deux

PRINCIPALES FOIRES

POUR LES

CHEVAUX BOULOONNAIS.



Échelle au : 180,000.

Arras •  
Bapaume •

lignes de saules, faisant frissonner la longue chevelure des algues d'eaux douces où la truite s'abrite. La riviérette coule parfois sous un berceau de verdure. Près d'un pont, de grands marronniers l'ombragent, une aubépine en arbre, haute de plus de dix mètres, dont le tronc a cinquante centimètres de diamètre, la couvre de ses fleurs au printemps. De longues routes admirablement entretenues, bordées de grands ormes, rayonnent vers tous les points de l'horizon.

Au-dessus de la ville, le vieux château des comtes de Saint-Pol a laissé une butte énorme de décombres, couverte d'un massif d'ormeaux. Près de là un mail, magnifiquement ombragé, avec de fraîches pelouses, d'où l'on domine de profondes ravines, sert de promenade à la petite ville. Rien ne saurait rendre le charme de ce bosquet dont plus d'une grande cité serait jalouse.

La vallée de la Ternoise s'étend au loin entre deux lignes de coteaux boisés; bourgs et hameaux se succèdent sur les deux rives, perçant des flèches de leurs églises la nappe rousse des ormaies où la sève fait bourgeonner les branches. Peu de vallées sont plus peuplées : sur 29 kilomètres entre Saint-Pol et Hesdin, où la Ternoise rejoint la Canche, il n'y a pas moins de seize villages, mirant leurs maisons dans les eaux claires.

Non loin d'un de ces villages, Blangy, se trouve le champ de bataille d'Azincourt<sup>1</sup>.

La grande place où commencent à affluer éleveurs et maquignons est curieuse par ses vieilles maisons de style espagnol et son église conçue dans le même goût.

La foire est dans son plein ; par toutes les routes sont arrivés les poulains et les juments accompagnées de leurs laiterons, mais peu de chevaux de service : on vend surtout de jeunes animaux aux acheteurs du Vimeu et du pays de Caux. Un profane comme moi ne peut guère s'y faire une idée sur la race boulonnaise. Parmi les attelages venus à Saint-Pol, il est pourtant plus d'un superbe type de ces forts animaux à puissante encolure. Là encore je me sens impuissant à décrire ; mais d'autres l'ont fait, je me suis imprégné de leurs descriptions avant de pénétrer dans la contrée d'élevage.

Qu'est la race boulonnaise ? M. Eugène Gayot y voit une *tête de colonne* : « Elle appartient, par l'indigénat, aux contrées qui produisent de grasses nourritures, lesquelles donnent à leur tour, suivant l'expression de Toinette dans le *Malade ima-*

---

1. Voyez 19<sup>e</sup> série du *Voyage en France*, chapitre VIII.

*ginaire*, de bons gros chevaux, de bons gros bœufs, de bons gros pores. » D'après le savant hippologue, ce caractère de *bons gros* est récent, il a été obtenu par des efforts continus en vue de créer une bête géante.

La race boulonnaise primitive, d'après son historien passionné, le rénovateur de cette espèce, M. Viseur, vétérinaire départemental du Pas-de-Calais, aujourd'hui sénateur, aurait pour origine les chevaux arabes et numides, amenés par les Romains, lorsqu'ils occupaient la Morinie et en faisaient leur base d'opérations pour la conquête de la Grande-Bretagne. Sous ce climat nouveau pour eux, humide, froid, plus mou, les animaux berbères se modifiaient peu à peu et préparaient une race moins fine, mais plus robuste, plus en rapport avec le sol et le climat. Dans le haut Boulonnais, région accidentée, où les collines, les ravins, les rochers demandent au cheval des efforts musculaires considérables, où « les fourrages sont riches en protéine brute, riches en phosphate... les produits conserveront une constitution sèche, condensée, le volume augmentera modérément, la peau plus épaisse, le poil plus grossier, plus touffu, pour protéger contre les froids intenses, mais les formes générales, la tête, l'œil du grand ancêtre se reverront à tra-

vers les âges et l'âme, un peu assoupie, ne s'éteindra jamais. »

Ce cheval, décrit par M. Viseur, est le type du franc boulonnais. C'est le destrier choisi par les paladins comme seul capable de porter le chevalier et sa pesante armure. Ce sont des boulonnais que montait à Azincourt la noblesse brave, mais présomptueuse, détruite par les Anglais.

Avec la fin de la chevalerie, le boulonnais s'est transformé, il n'a plus été que le cheval de trait pour les transports demandant force et activité. A ce point de vue, dit un auteur, « les boulonnais représentent maintenant les chevaux les plus typiques de trait et surtout de gros trait. »

Peu de races se modifient autant par le milieu. Le cheval flamand, la race dite de Bourbourg surtout, vivant dans les plaines de Calais et d'Ardres et dans les wateringues, ne rappelle qu'aux yeux des connaisseurs le type primitif issu de l'arabe.

M. Viseur dit à ce sujet :

Dans la plaine aux environs de Calais, à peine émergée de la mer, au fond marécageux, à fourrages abondants sans saveur ni propriétés excitantes, les produits grandiront davantage, mais ils resteront spongieux, soufflés et mous. Tout fléchira sous l'action dissolvante de l'eau *intus et extra*, sous le lymphatisme : le pied amolli s'élargira sous le poids du corps, et, après un certain

nombre de générations, ces produits s'éloigneront si fort du cheval d'Orient, qu'ils en seront presque le contraire ; le pur airain, détrempe et comme enlisé dans la vase, se sera fait chair molle.

Le cheval arabe, ancêtre du boulonnais, s'est donc « morinisé en Morinie », selon l'heureuse expression de son historien, et subdivisé ensuite, selon les milieux, en bourbourien, picard, flamand ou cauchois. Mais les sous-races viennent toujours se retremper en Boulonnais ; cette contrée alimente de ses poulains Flandre, Caux et Picardie.

Sauf les animaux soumis au travail des fermes et des transports, on rencontre peu de chevaux d'âge, c'est-à-dire de ces forts animaux dont la taille moyenne est de 1<sup>m</sup>,63 et dépasse souvent 1<sup>m</sup>,66. On a surtout des poulinières destinées à produire le laiteron et le poulain que viennent acheter les éleveurs de Picardie et de Caux dans les foires, dont les principales sont celles de Desvres, de Marquise, de Fruges, d'Hucqueliers et de Saint-Pol.

Le cheval boulonnais a résisté à bien des causes de déchéance. Sous l'ancien régime et jusqu'à ces dernières années, le service des haras avait voulu modifier le type sous prétexte de le rendre apte au rôle de cheval de cavalerie. Les habitants ont

protesté avec vigueur ; une partie des doléances contenues dans les cahiers de 1789 a trait à la tyrannie exercée par les éleveurs officiels. Il fallut le grand concours de poulinières organisé à Arras, en 1881, pour montrer que la race avait une vitalité propre et devait être maintenue dans sa pureté. Dès ce moment, on cessa de vouloir imposer l'infusion d'un sang étranger ; le conseil général du Pas-de-Calais créa un *Stud book* ou livre de généalogie, institua des primes, des concours, acheta des étalons. Depuis lors le progrès est constant, et l'on peut espérer que le boulonnais a cessé de donner l'affligeant spectacle d'animaux hybrides. Sauf l'arabe, aucun étalon ne saurait apporter au cheval boulonnais des qualités nouvelles.

Ce retour à la race eut pour autre résultat de faire abandonner un peu la mode des chevaux de robe sombre, au moins en ce qui concerne le boulonnais. Quand, en 1891, je faisais mon enquête sur le percheron<sup>1</sup>, un éleveur du Pas-de-Calais m'écrivait :

Pour quelle raison les acheteurs étrangers n'achètent-ils que des chevaux de robe foncée, bai, noir ou pommelé noir ?

---

1. 1<sup>re</sup> série du *Voyage en France*.

Cette préférence jette, depuis quelques années, une grande perturbation dans le commerce des chevaux dans le Pas-de-Calais et la partie du département de la Somme qui y confine, la vallée de l'Authie et l'embouchure de la Somme. Dans toute cette contrée, on produit une grande quantité de poulains boulonnais. Une partie de ces poulains s'arrête dans la partie du département de la Somme appelée le Vimeu ; les autres sont emmenés un peu dans toutes les directions et peuvent même devenir percherons en arrivant dans le Perche. Or, les chevaux boulonnais sont rarement d'une robe foncée ; le gris clair forme l'immense majorité.

La préférence des Américains (qui donnent le bon prix) a pour résultat de ne faire rechercher que les élèves de robe sombre, tandis que les poulains de robe claire sont délaissés, fussent-ils les meilleurs, ce qui arrive souvent, puisque le vrai boulonnais est ainsi vêtu.

Guidés par les demandes du commerce, les éleveurs réclament des étalons de couleur ; et, pour leur donner satisfaction, on leur présente des chevaux qui ont hérité cette couleur d'un croisement, qui a plus ou moins déformé la race. Il en résultera nécessairement une dégénérescence regrettable.

M. Viseur estime que si l'on doit s'efforcer de donner satisfaction aux amateurs de robe foncée, ce doit être par le croisement avec l'arabe de cette teinte.

Au fond la couleur est affaire de mode. Ce cheval n'a pas besoin de transformer son pelage pour être un animal d'une rare résistance. En

1870, quand on manquait de chevaux pour l'artillerie, on s'adressa aux boulonnais pour atteler les pièces de l'armée du Nord et l'on put constater la valeur de ces animaux. Malgré la rude existence de la guerre, par un hiver affreux, ils ne laissèrent d'autres traînards que les blessés du champ de bataille. Cette énergie est due à la nature de la petite province, aux accidents sans nombre du terrain qui imposent une gymnastique constante. C'est pourquoi le cheval de la plaine est plus mou, comme on l'a vu par la description faite par M. Viseur.

La taille géante du boulonnais, surtout pour la race de Bourbourg, a des adversaires, mais ceux-ci ne se rendent pas un compte exact des besoins auxquels répond le puissant cheval de trait dans les pays du nord. M. Gayot a cité à ce sujet une lettre bien typique d'un agronome disant quels efforts on demande aux attelages dans les terres fortes du Nord, où la traction est si difficile. Je résume.

Le grand chariot flamand pèse de 1,800 à 2,000 kilogr., on le charge de 1,800 à 2,000 kilogr. s'il y a deux chevaux ; de 2,500 à 3,500 kilogr. si l'on en attelle quatre. Or, pour sortir 1,800 kilogr., il faudrait quatre chevaux de moindre taille. On a vu deux chevaux porter au marché

50 hectolitres de blé pesant 5,500 kilogr. et revenir de la ville avec 6,000 kilogr. d'engrais.

Un autre cultivateur dit qu'il enlève avec deux chevaux 8,000 kilogr. de betteraves sur un chariot de 2,000 kilogr. On voit que ces colosses flamands, exagération du type boulonnais, peuvent seuls répondre aux nécessités spéciales de l'agriculture dans le Nord.

Mais ceci est pour le cheval capable de travailler, ce n'est pas l'industrie de l'élevage. Voyons comment il se pratique. J'emprunte ces renseignements à M. Viseur :

A trois mois, le poulain né d'ordinaire en mars ou avril est sevré. Il est conduit aux foires qui ont lieu d'août à décembre, mais les sujets de choix ayant une bonne origine sont vendus, sous le pis même de la mère, aux marchands et grands éleveurs ; la livraison a lieu beaucoup plus tard, parfois à l'âge d'un an.

Les jeunes animaux sont de bonne heure mis au travail et préparés à leur rôle futur pour le camionnage. Le Vimeu<sup>1</sup> se livre sur une grande échelle à l'élevage du jeune cheval. Ses éleveurs parcourent le Boulonnais, achetant dans les fermes ou les foires les poulains qu'ils destinent à la vente ; à l'âge de dix-huit mois, les animaux, dans le Vimeu, sont enfermés dans des écuries

---

1. 17<sup>e</sup> série du *Voyage en France*.

où ils restent pendant tout l'hiver, d'octobre à avril : n'en sortent que pour être présentés aux acheteurs. Des jeunes chevaux, une partie est destinée au camionnage de Rouen, aux carriers de l'Oise et de Paris, et au service des omnibus. Mais les meilleurs, destinés à la reproduction, sont vendus aux commissions d'achat des départements, à l'âge de deux ans à deux ans et demi ; le prix de ces derniers varie de deux mille à quatre mille francs.

Les habitants du Vimeu sont passés maîtres dans cette industrie, ils ont cependant beaucoup à faire encore pour atteindre la perfection ; M. Viseur, qui a visité les installations de ce pays, fait un navrant tableau de la saleté des écuries ; il faut espérer que ses observations porteront fruit<sup>1</sup>.

Les animaux de race boulonnaise répandus dans le pays de Caux, la Picardie, l'Artois et la Flandre sont évalués à environ 35,000 têtes. On a vu que le Pas-de-Calais, pays d'origine de la race, en compte plus de 80,000. La moitié est représentée par des juments poulinières, mais ces dernières sont proportionnellement bien plus nombreuses dans les arrondissements de Boulogne, de Montreuil et de Saint-Omer.

Tel est le mode de production de cet animal

---

1. Le très intéressant ouvrage de M. Viseur, édité avec luxe, enrichi de nombreuses gravures, *l'Histoire du Cheval boulonnais*, a été publié par l'imprimerie Bouvry à Arras.

puissant, aux formes bien développées, qui frappe d'étonnement les visiteurs de l'Ouest, du Centre et du Midi venus sur les plages du Nord. Il était déjà une source de fortune pour une vaste région entre la frontière belge et la Somme. Cette richesse ne fera que s'accroître par l'application constante des idées dont M. Viseur s'est fait l'apôtre et que l'assemblée départementale a eu l'honneur d'appliquer avec persévérance.

---

# INDEX ALPHABÉTIQUE

## DES NOMS DE LIEUX ET DES PRINCIPALES CULTURES ET INDUSTRIES

Les chiffres suivis d'un astérisque indiquent les parties les plus étendues sur chaque ville ou industrie citée.

### A

- Aa (fleuve), 236, 237, 260, 262 à 265, 266, 268, 269, 279, 281, 287 à 292, 293, 294, 342, 388.
- Abbeville (Somme), 409, 410.
- Agriculture dans le Nord, 136 à 159\*.
- Aire à la Bassée (canal d'), 163.
- Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais), 4, 161, 165, 201, 388.
- Aix (Bouches-du-Rhône), 206.
- Alcoolisme (l'), 22, 24, 39.
- Alembon (Pas-de-Calais), 340.
- Aleçon (Orne), 313.
- Aliermont (pays de l') [Seine-Inférieure], 175.
- Allemagne, 232, 242.
- Allumoirs (fête des), 21, 22.
- Alost (Belgique), 190.
- Alprech (cap d'), 368.
- Alsace-Lorraine, 242.
- Ambleteuse (Pas-de-Calais), 333, 335.
- Ameublement (étoffe d'), 37, 45, 158, 182.
- Amidonneries*, 92, 171.
- Amiens (Somme), 88, 280, 414.
- Andelle (rivière), 414.
- Andelys (les) [Eure], 387.
- Anet (Eure-et-Loir), 301.
- Angle ou de l'Angle (pays d'), 293, 294, 295, 296.
- Angleterre, 235, 237, 286, 310, 333, 346, 348, 365.
- Angoulême (Charente), 291.
- Anuonay (Ardèche), 291.
- Anor (Nord), 120.
- Antoing (Belgique), 130.
- Anvers (Belgique), 12, 52, 221, 252.
- Anzin (Nord), 2.

- Apprêt d'étoffes*, 13, 168.  
 Arbonnoise (ruisseau), 83.  
*Arcs (fabrique d')*, 173.  
 Ardres (canal d'), 298, 301.  
 Ardres (lac ou étang d')  
 [Pas-de-Calais], 301.  
 Ardres (Pas-de-Calais), 299,  
 301, 302, 421.  
 Ardresis (pays d'), 293, 301,  
 302.  
 Argentine (République), 12,  
 38, 250.  
 Arles (Bouches-du-Rhône),  
 195.  
 Armentières (Nord), 30, 42,  
 44, 49, 50, 51, 52, 54, 56, 58,  
 62, 63, 89, 120, 121, 123,  
 160 à 169\*, 170, 232.  
 Arques (Pas-de-Calais), 277,  
 281.  
 Arras (Pas-de-Calais), 3, 4,  
 88, 134, 423.  
 Arrière-port (bassin de Dun-  
 kerque), 230.  
 Arry (Somme), 405.  
*Article de Roubaix*, 11 à 40\*.  
 Artois (province), 53, 103,  
 137, 154, 163, 173, 198, 232,  
 237, 270, 277 à 292, 293, 295,  
 376, 383, 427.  
*Ascenseur des Fontinettes*  
 (Pas-de-Calais), 286.  
 Ascq (Nord), 126.  
 Asturies (les) [Espagne], 336.  
 Aubeterre (Charente), 291.  
 Auchy-lès-Hesdin (Pas-de-  
 Calais), 383.  
 Audiughen (Pas-de-Calais),  
 335.
- Audresselles (Pas-de-Calais),  
 335, 347, 365.  
 Audruick (Pas-de-Calais),  
 294, 295, 296.  
 Ault (Somme), 368.  
 Australie, 12, 38, 250.  
 Authie (baie de l'), 389, 390,  
 401.  
 Authie (rivière) [Pas-de-Ca-  
 lais], 340, 389 à 394\*, 400,  
 408, 412, 413, 424.  
 Auvergne (province), 320.  
 Auxi-le-Château (Pas-de-Ca-  
 lais), 413.  
 Avre (rivière), 414.  
 Azincourt (Pas-de-Calais),  
 379, 405, 408, 419, 421.
- B**
- Baie de l'Authie, 389, 390, 404.  
 Bailleul (Nord), 15, 170, 177  
 à 191.  
 Balinghem (Pas-de-Calais),  
 299, 300.  
*Bambou (imitation du)*, 357.  
 Bancs de Flandre, 234 à 236,  
 247.  
*Bande (sarclage à la)*, 259,  
 273\*, 274\*.  
 Bapaume (Pas-de-Calais),  
 122, 133.  
 Barbieux (promenade de  
 Roubaix), 19, 66.  
 Barchem (ruisseau de), 16,  
 28, 39.  
*Bascules (fabriques de)*, 173.  
 Basse-Colme (canal de la),  
 212, 217, 220, 269.

- Basse-Deûle (rivière), 87.  
 Basse-Falaise (Pas-de-Calais), 340.  
 Basses-Broucks (Nord), 274.  
 Basse ville (Dunkerque), 229.  
*Bateaux (construction de)*, 173.  
 Bavinchove (Nord), 198.  
 Bayon (Meurthe-et-Moselle), 398.  
 Bazinghen (Pas-de-Calais), 336.  
 Beaune (Côte-d'Or), 105.  
 Beauvais (Oise), 377.  
 Bec d'Ambez (Gironde), 52.  
 Becque-de-Killem (ruisseau) 215.  
 Belgique (royaume de), 3, 11, 28, 29, 34, 49 à 63, 120, 126, 194, 196, 219, 231, 234, 239, 318, 338.  
 Berck, 373, 376, 388, 389.  
 Berck-Plage, 376, 377\*.  
 Bergerac (Dordogne), 388.  
 Bergues (Nord), 198, 204, 208 à 214\*, 217, 220, 221, 252, 269.  
 Bergues (canal de), 229, 269.  
 Bernay-en-Ponthieu (Somme), 400.  
 Berri (province), 281.  
 Berthen (Nord), 207.  
 Béthune (Pas-de-Calais), 163, 170, 171, 278.  
*Betterave (culture de la)*, 137 à 157\*, 296.  
 Bièvre (rivière), 51.  
 Bilques (Pas-de-Calais), 289.  
 Birmingham (Angleterre), 358.  
*Biscuits*, 329.  
*Blanchisseries de fil et de loiles*, 45, 168, 171.  
 Blanc-Nez (cap), 331.  
 Blanc-Seau (de) [Nord], 28, 35.  
 Blangy-s.-Ternoise (Pas-de-Calais), 419.  
*Blé (sélection des semences de)*, 143, 144.  
 Bléquin (Pas-de-Calais), 341.  
*Bleu d'outremer (fabriques de)*, 92.  
*Blouses*, 91.  
*Bobines (fabriques de)*, 168.  
 Boeschépe (mont) [Nord], 207.  
 Boeschépe (Nord), 207.  
 Bondues (Nord), 123.  
 Bondues (fort de) [Nord], 122, 123, 124.  
 Bonningues (Pas-de-Calais), 299, 340.  
 Bordeaux (Gironde), 242.  
 Boubers (Pas-de-Calais), 414.  
 Bouchain (Nord), 4, 134.  
 Bouillers (Somme), 413.  
 Boulogne (Pas-de-Calais), 249, 312, 317, 333, 336, 338, 342, 343, 344, 345, 346 à 367\*, 372.  
 Boulonnais (cheval), 415 à 428\*.  
 Boulonnais (pays du), 330 à 377\*, 400, 420, 425, 426.  
 Bourbourg - Campagne (Nord), 271.  
 Bourbourg (canal de), 269, 270.  
 Bourbourg (Nord), 269 à 272\*, 421, 425.

Bourghelles (Nord), 128.  
 Bourre (rivière canalisée),  
 172.  
 Bousbecque (Nord), 59.  
 Bout du monde (Nord), 52.  
 Bouvines (Nord), 3, 121, 126  
 à 129\*, 133, 135.  
 Bouvines (fort de), ou de  
 Sainghin [Nord], 122, 124,  
 127.  
 Branlicourt (Somme), 407.  
 Bras-de-Brosne (ruisseau),  
 334.  
*Brasseries*, 92, 93.  
 Bray-Dunes (Nord), 226.  
 Bredenarde (pays de), 293,  
 294, 295.  
 Brêmes (Pas-de-Calais), 300.  
 Brequerecque (faubourg de  
 Boulogne), 351.  
 Bretagne (province), 192,  
 193, 194, 338.  
 Brimeux (Pas-de-Calais), 384.  
*Briques (fabrication des)*,  
 68.  
*Broderies de sarraux*, 173.  
*Brosses (fabrique de)*, 173.  
 Brouckerque (Nord), 274.  
 Broucks (Basses-) [Nord],  
 274.  
 Broucks (Hautes-) [Nord],  
 275.  
 Bruges (Belgique), 58, 59, 62.  
 Bruxelles (Belgique), 121,  
 122.  
 Bruyères (plateau des) [Pas-  
 de-Calais], 287.  
 Busigny (Nord), 190.

## C

Caffiers (Pas-de-Calais), 331,  
 339.  
 Calais (canal de), 237, 268,  
 275, 298, 301.  
 Calais (Pas-de-Calais), 192,  
 217, 232, 236, 237, 249, 252,  
 260, 270, 274, 276, 286, 293,  
 299, 301, 302 à 329\*, 331, 333,  
 338, 339, 346, 347, 350, 421.  
 Calaisis (pays de), 293, 295,  
 301, 332, 336.  
*Calandres (ateliers de)*, 168.  
 Calverton (Angleterre), 314.  
 Camargue (île de la) [Bou-  
 ches-du-Rhône], 275.  
 Cambrai (Nord), 4, 134, 152,  
 298, 398.  
 Cambrésis (province de),  
 103, 154, 190.  
*Cameline (culture de la)*, 157.  
 Camiers (Pas-de-Calais), 371.  
 Camp de César (Pas-de-Ca-  
 lais), 333.  
 Camp d'Helfaut (Pas-de-Ca-  
 lais), 288, 289.  
 Camp du Drap-d'Or (Pas-de-  
 Calais), 299 à 301.  
 Camp français (batterie du),  
 122, 124.  
 Camp français de 1793 (Nord),  
 127.  
 Camphin - en - Carembault  
 (Nord), 124.  
 Camphin-en-Pévèle, 121.  
 Canche (rivière), 341, 371 à  
 375, 378 à 388\*, 394, 400,  
 413, 414.

- Canteleu (Nord), 125.  
*Caoutchouc (fabriques de)*, 92.  
 Capécure (faubourg de Boulogne), 363.  
 Cappel (becque de) [Nord], 207.  
 Cappelle-Brouck (Nord), 274.  
 Cappelle (Nord), 137 à 157\*.  
 Carembault (pays de Flandre), 152, 199.  
 Carnot (digue), 366, 367.  
*Carrés de Lille (pains d'épices)*, 93.  
 Carthage (Afrique), 8.  
*Casquettes (fabriques de)*, 173.  
 Cassel (Nord), 15, 60, 133, 191, 195 à 203.  
 Cassel (mont) [Nord], 43, 133, 196 à 203\*, 239, 288.  
 Castellum Menapiorum (nom antique de Cassel), 199.  
 Cateau (de) [Nord], 164.  
 Cats ou Katts (mont des) [Nord], 33, 43, 180, 196, 197, 201, 203 à 207\*.  
 Caudry (Nord), 327.  
 Caux (pays de), 295, 341, 419, 422, 427.  
*Cèdre (bois de)*, 360.  
 Cercamps (abbaye et usine) [Pas-de-Calais], 414.  
*Céruse (fabriques de)*, 92.  
*Châles tartans*, 45.  
 Chambord (Loir-et-Cher), 301.  
*Chansons de Desrousseaux*, 101 à 117\*.
- Chantilly (Oise), 313.  
 Chapelle d'Armentières (la), 162, 167.  
 Chartreuse de Neuville (Pas-de-Calais), 386.  
 Châteauneuf (Somme), 403.  
 Châtillon (faubourg de Boulogne), 364.  
*Chaudières (construction de)*, 92.  
 Chaussée Brunehaut, 412.  
*Chaussure (industrie de la)*, 413.  
 Chemin (mont du) [dune], 370.  
*Chevaux (élevage des)*, 297, 415 à 428\*.  
*Chicorée (culture de la)*, 157, 398.  
*Chicorée (torréfaction de la)*, 398.  
 Citadelle (île de la), 239, 241.  
*Ciments (industrie des)*, 342 à 345\*, 350, 370, 371.  
 Clairmarais (Pas-de-Calais), 280, 282.  
 Clairmarais (forêt de), 280, 281, 288.  
 Clarence (rivière), 172.  
*Coiffes pour bouteilles à champagne*, 356.  
 Colme (Basse-) [canal de la], 269.  
 Colme (Haute-) [canal de la], 269, 275.  
 Colme (rivière), 268, 269.  
 Colonne de la Grande-Armée, 342.

- Colza (culture du)*, 157.  
 Comines (Nord et Belgique),  
   42, 44, 45, 46, 50, 55 à 59\*,  
   161, 218.  
 Commerce (bassin du), à  
   Dunkerque, 230.  
 Commercy (Meuse), 206.  
*Concassage des grains*, 171.  
*Concours de pinsons*, 94 à  
   101\*.  
 Condé-sur-Escaut (Nord), 4,  
   46, 134.  
*Constructions (ateliers de)*,  
   92, 168.  
 Côte-d'Or (département),  
   190.  
*Coton (filature et tissage de)*,  
   13, 36, 37, 62, 90, 167, 168.  
 Coulouvillers (Somme), 412.  
 Couple (mont), 302, 331, 333.  
 Courant de Coutiche (ruis-  
   seau), 142.  
 Courant de Sainghin (ruis-  
   seau), 124.  
 Courgain (de) [quartier de  
   Calais], 306.  
 Courtrai (Belgique), 3, 41,  
   42, 44, 62, 121, 133, 162,  
   164, 166.  
 Course (rivière), 387, 388.  
*Coutils*, 41.  
 Coutiche (ruisseau), 142.  
 Craydick (watergang), 269.  
*Crayons*, 350, 359 à 362\*.  
 Craywick (Nord), 272.  
 Crécy (champ de bataille  
   de), 406 à 409\*.  
 Crécy-en-Ponthieu, 394, 404,  
   405, 406, 409.
- Crémage des toiles*, 171.  
 Crembreuse ou Crembreux  
   (ruisseau), 339.  
 Créquoise (rivière), 384.  
 Créquy (Pas-de-Calais), 384.  
 Croix (Nord) [près Roubaix],  
   6, 7, 11, 13, 16, 26, 66, 67,  
   91, 124.  
 Crone-Merch (Nord), 191.  
 Crotoy (Somme), 395 à 398\*,  
   400.  
 Cucq (Pas-de-Calais), 375,  
   376.  
 Cysoing (Nord), 126, 129,  
   158.

## D

- Damassés pour meubles*, 11,  
   37.  
*Damassés (tissus de lin)*, 89.  
 Danemark (royaume de), 348.  
 Dannes (Pas-de-Calais), 371.  
*Décortication des grains*,  
   171.  
 Delft (Hollande), 344.  
 Denain (Nord), 3, 126, 133,  
   135, 232.  
*Dentelles*, 183 à 187\*, 329.  
 Desrousseaux (chansons de),  
   101 à 117\*.  
 Desvres (Pas-de-Calais), 342,  
   344, 422.  
 Deule (rivière), 2, 4, 5, 30,  
   43, 52, 53, 73, 83, 87, 125,  
   126, 160.  
 Deulémont (Nord), 52, 54.  
 Digue Carnot (Boulogne),  
   366, 367.

*Distilleries*, 174, 277.  
 Dive (fleuve), 199.  
 Dixmude (Belgique), 186.  
 Dogger-Bank, 348, 363, 364.  
 Dompierre (abbaye de) [Somme], 409.  
 Dompierre-sur-Authie (Somme), 394, 409.  
 Don (Nord), 125.  
 Don-Sainghin (gare), 125.  
 Dordogne (fleuve), 52.  
 Dordogne (rivière), 388.  
 Dordogne (ruisseau du Pas-de-Calais), 388.  
 Douai (Nord), 3, 4, 52, 89, 133, 134, 152, 158, 314.  
*Doublures*, 37.  
 Doullens (Somme), 338, 389, 390.  
 Douve (ruisseau de Belgique), 54.  
 Douvres (Angleterre), 235, 302, 335.  
 Drack (petit), canal de dessèchement, 266, 294.  
*Drap de Lille*, 89.  
 Drap d'Or (camp du), 299 à 301\*.  
*Draperie*, 19, 11, 37.  
 Dunes (les), 30, 200, 201, 213, 227, 368, 389, 404.  
 Dunes (fort des) [Nord], 227.  
 Dunes (rade des), 235.  
 Dunkerque (Nord), 12, 30, 165, 201, 213, 215, 217, 223, 227, 228 à 253\*, 254, 256, 258, 259, 260, 262, 270, 274, 275, 286, 312, 346.

## E

Eblinghem (Nord), 279.  
 École dentelière, 185 à 187\*.  
 École industrielle de Tourcoing, 38.  
 École nationale industrielle de Roubaix, 38.  
 École nationale professionnelle d'Armentières, 169.  
 Ecaussines (Belgique), 128.  
 Enfants de troupe (école d'), 387, 388.  
 Englos (fort d') [Nord], 122, 123.  
 Englos (Nord), 86, 125.  
 Enocq (ferme) [Pas-de-Calais], 388.  
 Eperlecques (Pas-de-Calais), 276.  
 Equihen (Pas-de-Calais), 317, 368.  
 Erquinghem-Lys (Nord), 167, 170.  
 Escalles (Pas-de-Calais), 334.  
 Escaudœuvres (Nord), 298.  
 Escaut (fleuve), 2, 4, 5, 28, 29, 30, 32, 33, 41, 134, 143, 232, 237.  
 Escrebieux (pays de Flandre), 199.  
 Espierre (ruisseau de l'), 28 à 30, 32.  
 Esquerdes (Pas-de-Calais), 291.  
 Esquermes (quartier de Lillie), 70, 82, 83, 88, 122.  
*Essue-mains* (fabrication d'), 182.

Estaires (Nord), 161, 170 à 172\*, 174.  
 Estran (plages de la mer du Nord), 232.  
 Estrées-lès-Crécy (Somme), 407, 408.  
*Étamettes (tissus)*, 161.  
 Étaples (Pas-de-Calais), 342, 372 à 374\*, 381, 388.  
*Étoffes d'ameublement*, 37, 158.  
*Étoupes de lin*, 45.  
*Étuis à pipes (fabriques d')*, 173.

## F

*Fuencerie d'art*, 92, 314.  
 Ferrain (région de Flandre), 2, 5, 8, 40 à 48\*, 62, 335, 422, 427.  
*Fer (mines de)*, 336.  
 Ferques (Pas-de-Calais), 339, 340.  
*Fèves de marais (culture des)*, 270.  
*Fil à coudre*, 89, 90, 91.  
*Filatures de coton*, 13, 36, 37, 167.  
*Filatures de jute*, 167.  
*Filatures de laine*, 13, 36.  
*Filatures de lin*, 89 à 91, 167.  
*Filatures de soie*, 13.  
*Filterie (fabrication de fil à coudre)*, 89, 90, 91.  
 Fives (faubourg de Lille), 69, 92.  
 Flandre ou les Flandres, 1 à 278\*, 293, 311.

Flandre belge, 10, 33, 34, 43 49, 183, 186.  
 Flandre flamingante, 63, 190, 192 à 195.  
 Flandre maritime, 228 à 278.  
*Flèches (fabrique de)*, 173.  
 Flers (Nord), 6, 7, 63.  
 Folkestone (Angleterre), 335.  
 Fontaine-sur-Maye (Somme), 405.  
 Fontenoy (Hainaut belge), 3, 15, 112, 121, 126, 129, 130, 133.  
 Fontinettes (ascenseur des) [Pas-de-Calais], 286.  
 Fontinettes (quartier de Calais), 322.  
 Forest-l'Abbaye (Somme), 410.  
 Forêt de Boulogne, 344.  
 Forêt de Clairmarais, 280, 288.  
 Forêt de Crécy, 404, 405, 409, 410.  
 Forêt d'Éperlecques, 288.  
 Forêt de Guines, 321, 340.  
 Forêt d'Hardelot, 368, 370.  
 Forêt d'Hesdin, 379, 383.  
 Forêt de Licques, 340.  
 Forêt de Nieppe, 172.  
 Forêt de St-Amand (Nord), 131.  
 Forez (province), 320.  
 Fortel (Pas-de-Calais), 413.  
 Fort-Mahon (Somme), 390, 404.  
 Fort-Mardyck, 255 à 259\*.  
 Fort-Philippe (Grand-) [Nord], 262 à 265\*, 274.

Fort-Philippe (Petit-) [Nord],  
262 à 265\*, 274.  
Fourmies (Nord), 164, 250.  
Frelinghien (Nord), 50, 167.  
Frévent (Pas-de-Calais), 381,  
414.  
Freycinet (bassin de Dun-  
kerque), 239, 241, 242.  
*Fromage (fabrication du)*,  
204, 206.  
Fruges (Pas-de-Calais), 422.  
Furnes (Belgique), 186, 220,  
221.

## G

Gand (Belgique), 3, 5, 29,  
41, 47, 52, 59, 61, 62, 162,  
166, 171, 180.  
Garonne (fleuve), 52.  
Gascogne (dunes de), 232.  
Gènes (Italie), 164.  
Ghivelde (Nord), 219, 226.  
*Gilets (étoffes pour)*, 11.  
Glasgow (Écosse), 67.  
Godewaersvelde (Nord), 204.  
Godwin (banc de) [Angle-  
terre], 235.  
Gorgue (la) [Nord], 161, 170,  
171, 174.  
Göteborg (Suède), 262.  
*Graine de betterave (pro-  
duction de la)*, 137.  
Grande-Armée (colonne de  
la), 342.  
Grande-Chartreuse (Isère),  
386.  
Grande-Trinque (Marais),  
372, 375, 400.

Grand-Fort-Philippe (Nord),  
262 à 265\*.  
Granges (les) [Somme], 406.  
*Graphite*, 359.  
Gravelines-Cousliet (water-  
gang), 269.  
Gravelines (Nord), 201, 217,  
234, 236, 237, 252, 260 à  
265\*, 266, 269, 272, 274,  
275, 286.  
Grenoble (Isère), 342.  
Grimonpont (près Roubaix),  
30.  
Gris-Nez (cap), 235, 332, 334,  
335.  
Groëenberg (montagne verte)  
[Nord], 212.  
Groffliers (Pas-de-Calais),  
389.  
Gruson (Nord), 128.  
Guines (comté de), 293, 295.  
Guines (Pas-de-Calais), 295,  
302, 317, 331.

## H

Hainant belge, 10, 33, 82,  
103.  
Hainaut français, 134, 154.  
Hallines (Pas-de-Calais), 289,  
290, 291.  
Halluin (Nord), 41 à 48\*, 50,  
161, 165.  
Hardinghen (Pas-de-Calais),  
339.  
*Hareng (pêche du)*, 348, 362  
à 364\*.  
Harlem (mer de) [Hollande],  
221.

Haubourdin (Nord), 88, 90, 123.  
 Haute-Colme (canal de la), 269.  
 Haute-Rue (domaine) [Somme], 402.  
 Hautes-Broucks (Nord), 274.  
 Haut-Mont de Nouveaux (le) [Nord], 123.  
 Hautmont (Nord), 232.  
 Haut-Pont (faubourg de Saint-Omer), 281.  
 Havre (le), 360.  
 Haye-Descartes (la) [Indre-et-Loire], 291.  
 Hazebrouck (canaux d'), 172.  
 Hazebrouck (Nord), 62, 170, 172, 190, 191, 192 à 195\*, 200, 204, 214, 279.  
 Helfaut (landes et ancien camp) [Pas-de-Calais], 288, 289.  
 Helfaut (Pas-de-Calais), 289.  
 Hellemmes (Nord), 69, 88, 92.  
 Hem (rivière), 295, 296, 299, 340, 342.  
 Hervelinghen (Pas-de-Calais), 333.  
 Hesdigneul (Pas-de-Calais), 342.  
 Hesdin (Pas-de-Calais), 378 à 381, 414.  
 Hills-Bank, 235.  
 Hiver (mont d'), 279, 288.  
 Hollande (marais), 375.  
 Hondschoote (Nord), 62, 133, 162, 180, 203, 214 à 219\*, 269.  
 Hortillonnages, 289.

*Houblon (culture du)*, 157, 179, 189 à 191\*, 207.  
*Houille (mines de)*, 334, 336, 339.  
 Houlle (Pas-de-Calais), 276, 277.  
 Houplines (Nord), 162, 166.  
 Hourdel (le) [Somme], 396.  
 Hout-Land (pays au bois), 203.  
*Huiles (fabrique d')*, 92.  
 Huitrepin (ruisseau), 388.  
 Ilucqueliers (Pas-de-Calais), 422.  
 Huttes (les) [Nord], 260 à 265.

## I

Iles flottantes de Clairmarais, 280.  
 Ille-et-Vilaine (départem.), 158.  
*Impressions sur étoffes*, 13.  
*Imprimeries*, 93.  
 Irlande (mer d'), 248.  
 Isbergues (Pas-de-Calais), 161.  
*Istande (la pêche en)*, 243\* à 252, 258, 262, 364.

## J

*Jute (filature et tissage de)*, 167.

## K

Katsberg (V. Katts ou Cats [mont des]).

Katts ou Cats (mont des)  
[Nord], 33, 43, 180, 196,  
197, 201, 203\* à 207.

Kemmel (mont de) [Belgi-  
que], 197, 207.

Killem (Nord), 215.

Kokreel (mont) [Nord], 197.

Koudekerque-Branche  
(Nord), 239.

## L

Labroye (Pas-de-Calais),  
408.

Laine (*industrie de la*), 10\*  
à 10, 58, 66, 250.

Laiterie, 157.

Lambersart (Nord), 86, 88.

Lamiers (*ateliers de*), 168.

Landrecies (Nord), 4, 190.

Landrethun (Pas-de-Calais),  
332.

Land's end (cap), 248.

Langle ou Angle (pays de),  
293, 294, 295, 296.

Laon (Aisne), 197.

Lannoy (Nord), 11, 27, 28,  
121, 124.

Lawe (rivière), 170.

Lègres (marais horticoles),  
281.

Leers (Nord), 11, 28.

Lens (Pas-de-Calais), 3, 15,  
126, 133, 135, 165.

Lezennes (Nord), 87.

Liane (rivière), 340, 341, 342,  
344, 346, 347, 364, 365.

Libourne (Gironde), 388.

Licques (Pas-de-Calais), 340.

Lille (Nord), 2, 3, 4, 5, 6, 7,  
30, 52, 53, 56, 63 à 125\*,  
134, 135, 152, 158, 163, 199,  
252, 259, 286, 328, 414.

Lillers (Pas-de-Calais), 170.

Limousin (province), 340.

Lincelles (Nord), 40, 123.

*Lin (culture du)*, 44, 179.

*Lin (filatures de)*, 44, 45, 89,  
167, 168.

*Lin (rouissage du)*, 44.

*Lin (teillage mécanique du)*,  
59.

*Lin (tissages de)*, 44, 45, 89,  
91, 167, 168.

*Linge de table*, 44, 58, 89,  
167, 168, 182.

*Lingerie (industrie de la)*,  
284.

*Linrière (industrie)*, 44, 45,  
74, 89 à 91\*, 164, 167, 168.

Lisieux (Calvados), 91.

Lomme (Nord), 86, 88.

Londres (Grande-Bretagne),  
29.

Long-Becque (ruisseau), 279.

Loon-plage (Nord), 272.

Loos (Nord), 88, 91.

Lorraine (province), 190.

Lottinghen (Pas-de-Calais),  
341.

Lumbres (Pas-de-Calais),  
292, 340, 341.

*Luzerne (production de la  
graine de)*, 155.

Lyon (Rhône), 23, 67, 88,  
120, 318.

Lys-lès-Lannoy (Nord), 11,  
28.

Lys (rivière), 2, 4, 5, 30, 32, 40, 41 à 48, 49 à 63\*, 121, 143, 160 à 176, 191, 192, 237, 279, 290, 388.  
Lyzel (faubourg de St-Omer), 281.

## M

Machiel (Somme), 406.  
*Machines (construction de)*, 92.  
Machy (Somme), 405.  
Madeleine (La) [Nord], 88, 91.  
Maintenay, 390 à 393.  
*Maïs (concassage du)*, 171.  
Major (canal de dessèchement) [Nord], 224.  
Malbrouck (tombeau de), 341.  
Malo-les-Bains (Nord), 239, 242, 243.  
Manche (mer de la), 231, 234, 248, 367, 372.  
Mannequebeure, Mounequebeure, Mounequebeurre, Mounequebour ou Monekebeure (capitale du pays de Langle) [Pas-de-Calais], 294\*.  
*Mantes de Berck*, 377.  
Marais poitevin, 399.  
Marans (Deux-Sèvres), 282.  
*Marbres (carrières de)*, 339.  
Marcheville (Somme), 409.  
Marcq ou Marque (rivière), 6, 40, 66, 67, 121, 124, 126, 127, 143.

Marcq-en-Barœul (Nord), 40, 88.  
Mardeck (canal du), 294.  
Mardyck (Nord), 236, 256.  
Mardyck (canal de), 237.  
Marennes (Charente-Inférieure), 399.  
Marine (bassin de Dunkerque), 230.  
Marlière (la) [faubourg de Tourcoing], 16.  
Marquenterre (pays de), 390, 394, 395 à 405\*.  
Marquette (Nord), 88.  
Marquise (Pas-de-Calais), 333, 336, 338, 339, 422.  
Marseille (Bouches-du-Rhône), 88, 348.  
Maubeuge (Nord), 4, 120.  
Maulde (ancien camp de), 134.  
Maye (canal de la), 397, 400.  
Maye (rivière), 400, 405, 407.  
Mélantois (pays de Flandre), 152, 199.  
Menin (Belgique), 41, 42, 45 à 48\*, 49, 50, 51.  
Mer d'Islande, 248.  
Mer du Nord 213, 231, 234, 239, 248, 253 et suiv., 335.  
Merlimont (Pas-de-Calais), 376.  
Merville (Nord), 62, 161, 170, 172 à 174\*.  
*Métallurgie*, 336.  
*Métis (tissus)*, 167.  
Meuse (fleuve), 242.  
Mézières (Ardennes), 242.  
*Mines de fer*, 336.

- Moëre-Gracht (canal de dessèchement) [Nord], 226.
- Moères (les) [lagunes desséchées], 210 à 227\*, 234, 267, 269, 399.
- Moères (les), village (Nord), 220, 221.
- Molleton*, 37, 45.
- Mons-en-Barœul (Nord), 6, 7, 69, 88.
- Mons-en-Barœul (fort de) [Nord], 68, 122, 124.
- Mons-en-Pévèle ou en Puelle (Nord), 3, 15, 121, 126, 130 à 135\*, 136, 137, 142, 159.
- Mont (Le) [Nord], 123.
- Mont-à-Leux (Belgique), 16, 39.
- Mont Boeschève (Nord), 207.
- Mont-Cassel (Nord), 43, 133, 196 à 203\*, 239, 288.
- Mont Couple (Pas-de-Calais), 302, 331, 333.
- Mont de Kemmel (Belgique), 197, 207.
- Mont d'Inventé, 279.
- Mont de Pévèle (Le), 125, 130 à 135\*.
- Mont des Cats ou Katts (Nord), 33, 43, 180, 196, 197, 201, 203 à 207.
- Mont des Récollets (Nord), 197, 201, 203.
- Mont des Tombes (tumulus), 127.
- Mont de Watten (Nord), 276.
- Mont d'Halluin (Nord), 43, 123.
- Mont d'Hiver (Nord), 279, 288.
- Mont du Chemin (dune), 370.
- Montélimar (Drôme), 206.
- Mont Kokreel (Nord), 197.
- Mont Noir (Nord), 197, 207.
- Mont Rouge (Belgique), 197, 207.
- Mont Saint-Frieux (dune), 370.
- Mont Saint-Michel (Manche), 221.
- Mont Saint-Michel (baie du), 399.
- Mont Vidaigne (Belgique), 197, 207.
- Montrenil-sur-Mer (Pas-de-Calais), 386 à 388\*.
- Moquettes (tapis)*, 37.
- Morinie (région de la Gaule), 267, 268, 279 à 292\*, 420, 422.
- Moulins (quartier de Lille), 70, 76, 122.
- Moulin de Crécy (Somme), 406, 407, 408.
- Moule (Pas-de-Calais), 277.
- Mouscron (Belgique), 7, 15, 16, 26, 28, 33, 120.
- Mouveaux (Nord), 11, 28, 40.
- Mouy (Oise), 377.
- Muncq-Nieurlet (Pas-de-Calais), 297.

## N

- Navettes (fabrique de)*, 168.
- Navigaton maritime*, 231 et suiv., 262, 308 et suiv., 347, 396.

Nesles (Pas-de-Calais), 342, 370.  
 Nieppe (canal de), 172.  
 Neuf-Berquin (Nord), 174.  
 Neufchâtel (Pas-de-Calais), 342, 370.  
 Neufossé (canal de), 286.  
 Neuilly-sur-Seine (Seine), 289.  
 Neuville (Pas-de-Calais), 386.  
 Neuville-en-Ferrain (Nord), 40, 43, 121.  
 Nieppe (forêt de), 172.  
 Niort (Deux-Sèvres), 206, 282.  
 Noir (mont) [Nord], 197, 207,  
 Nord (mer du), 213, 231, 234, 239, 248, 253 et suiv., 335.  
 Nord-Helf (Nord), 191.  
 Normandie (province), 199, 335.  
 Nortkerque (Pas-de-Calais), 295, 297.  
 Notre-Dame-des-Dunes (chapelle), 245, 246.  
 Nottingham (Angleterre), 307, 314, 316, 319, 328.  
*Nouveautés pour robes*, 11.  
 Noyelles (Somme), 398, 410.

## O

*Oilette (culture de l')*, 137, 154, 157.  
*Oiseaux de mer (chasse aux)*, 396.  
 Oise (département), 427.  
 Oleron (île d'), 399.  
 Onival (Somme), 368.

*Oppoponax (préparation de l')*, 361.  
 Orange (Vaucluse), 193.  
 Orchies (Nord), 33, 52, 136, 137, 158.  
 Orléans (Loiret), 1.  
*Orme (exploitation du bois d')*, 172.  
 Orne (fleuve), 199.  
 Outreau (Pas-de-Calais), 350, 367.  
 Oxelaëre (Nord), 198.  
 Oyats (jones des sables), 234.  
 Oye (rivière), 266.

## P

Paimpol (Côtes-du-Nord), 244, 256, 257.  
*Pain d'épices*, 93.  
 Païs (ou pays) reconquis, 295, 302.  
*Paletots (étoffe pour)*, 11.  
*Pantatons (étoffe pour)*, 11.  
*Papeteries*, 59, 289 à 291.  
 Parcq (Pas-de-Calais), 383.  
 Paris-Plage, 372 à 375\*.  
 Parolan (ravine) [Nord], 132.  
 Pas-d'Authie (Somme), 390.  
 Pas-de-Calais (département), 54, 161, 269, 295.  
 Pas-de-Calais (détroit), 234.  
*Pavot-willette*, 137, 154, 157.  
 Pays-au-Bois (Nord), 203.  
*Pêche à la morue*, 243 à 252\*, 258, 262.  
*Pêche maritime*, 244, 262, 306, 310, 317, 348, 362 à 364\*, 368, 372, 373, 377, 396.

- Peen-Becque (ruisseau), 198.  
*Peignages de laines*, 13, 36, 38, 66.  
 Perche (pays du), 415, 424.  
 Percheron (cheval), 423, 424.  
 Pérenchies (Nord), 90, 123, 160.  
 Pernes (Pas-de-Calais), 338.  
 Petit Drack (canal de dessèchement), 266, 294.  
 Petit-Paradis (bassin de Calais), 310.  
 Petit-Fort-Philippe (Nord), 262 à 265.  
 Petite Trinquette (marais), 372, 375, 400.  
 Pévèle (pays de Flandre), 5, 125, 130 à 135, 152.  
*Phosphates (carrières de)*, 338, 409, 413.  
 Picardie (province), 173, 382, 398, 411, 422, 427.  
*Pinsons (concours de)*, 94 à 101.  
*Pipes (fabrication des)*, 284.  
 Planquette (ruisseau), 384.  
*Plantes fourragères (production des graines de)*, 155.  
 Plata (Amérique du Sud), 38.  
 Plauen (Saxe), 328, 329.  
*Plumes métalliques*, 350, 351 à 359\*.  
*Pois (culture des)*, 270.  
*Pois verts (concassage des)*, 171.  
 Poitiers (Vienne), 33.  
 Pô (moulin) [Nord], 224.  
 Polincove (Pas-de-Calais), 295.  
*Pommes de terre (sélection des plants de)*, 148 à 150.  
 Pont-de-Briques (Pas-de-Calais), 345.  
 Pont-à-Marcq (Nord), 132.  
 Pont-d'Ardes ou pont Sans-Pareil (Pas-de-Calais), 298.  
 Ponthieu (pays de), 394, 400, 404 à 410\*, 411.  
 Pont-Noyelles (Somme), 122.  
 Pont Saus-Pareil (Pas-de-Calais), 298.  
 Poperinghe (Belgique), 15, 101, 179, 186, 189, 190.  
 Port-du-Salut (Mayenne), 204, 206.  
 Portel (le) [Pas-de-Calais], 347, 350, 366, 367, 368.  
*Porte-plumes*, 356.  
*Portus Itius*, 333.  
*Poudreries*, 291.  
 Pradelles (Nord), 191.  
 Préaven (canal de), 172.  
 Prêmes lues (Nord), 123.  
 Prêmesques (batterie de) [Nord], 122, 133.  
*Produits chimiques*, 91, 92.  
 Provence (province), 194.

## Q

- Quend (Somme), 403.  
 Quesnoy (le) [Nord], 46.  
 Quesnoy-sur-Deûle [Nord], 49, 56, 59.  
 Quimper (Finistère), 195.

## R

Rade de Dunkerque, 236.  
*Raffinerie de salpêtre*, 93.  
 Rang-du-Fliers (Pas-de-Calais), 376.  
 Reckem (Belgique), 45.  
 Récollets (mont des) [Nord], 197, 201, 203.  
 Régnière-Écluse, 405.  
 Reims (Marne), 1, 66.  
*Retorderies*, 13, 36, 37.  
 Réty (Pas-de-Calais), 339.  
 Rexpoëde (Nord), 215.  
 Rhin (fleuve), 49.  
 Rhin (moulin à vent) [Nord], 224.  
 Rhône (fleuve), 49, 52, 275.  
 Rhône (moulin à vent) [Nord], 224.  
 Ringsloot (canal de dessèchement), 222, 224, 226.  
 Rinxent (Pas-de-Calais), 340.  
 Rioupéroux (Isère), 291.  
 Ripault (le) [Indre-et-Loire], 291.  
 Rive-de-Gier (Loire), 67.  
 Rochelle (la) [Charente-Inférieure], 347.  
 Rollepot (Pas-de-Calais), 414.  
 Rommel-Becque (ruisseau), 204.  
 Roncq (Nord), 40, 43, 123.  
 Rosendaël (Nord), 235, 239, 243.  
*Roubaix (articles de)*, 11 à 40\*, 131.  
 Roubaix (Nord), 1 à 32\*, 34, 35, 39, 58, 63, 65, 67, 88,

115, 120, 124, 158, 164, 165, 199, 232, 250, 414.  
 Roubaix (canal de), 5, 12, 16, 32.  
 Rouen (Seine-Inférieure), 344, 346, 426.  
 Rouge (mont) [Belgique], 197, 207.  
*Rubans*, 58.  
 Rue (Somme), 394, 398, 400, 403, 404\*, 405.  
 Rue de la Lys (Nord), 168, 170.  
 Russie (empire), 318.

## S

Sailly-sur-la-Lys (Pas-de-Calais), 170.  
 Sainghin (fort de) ou de Bouvines (Nord), 122, 124, 127.  
 Sainghin (Nord), 126.  
 Saint-Amand (Nord), 158.  
 Saint-Amand (forêt de) [Nord], 134.  
 Saint-André (Nord), 86, 88.  
 Sainte-Cécile (Pas-de-Calais), 371.  
 Saint-Folquin (Pas-de-Calais), 294.  
 Saint-Frieux (mont), dune, 370.  
 Saint-Gabriel (Pas-de-Calais), 371.  
 Saint-Gall (Suisse), 328, 329.  
 Saint-Hubert (mont) [Belgique], 33.  
 Saint-Jean (domaine) [Somme], 402.

- Sainte-Marie-Kerque (Pas-de-Calais), 294, 296.  
 Saint-Martin-Boulogne (Pas-de-Calais), 350.  
 Saint-Maurice (faubourg de Lille), 7, 69.  
 Saint-Momelin (Pas-de-Calais), 278, 282.  
 Saint-Nazaire (Loire-Inférieure), 347.  
 Saint-Nicolas (Pas-de-Calais), 294.  
 Saint-Omer (Pas-de-Calais), 270, 276, 277, 278, 279 à 288\*, 294.  
 Saint-Ouen (Seine), 53.  
 Saint-Pierre-Brouck (Nord), 274.  
 Saint-Pierre-lès-Calais (Pas-de-Calais), 165, 302, 303, 304, 305, 307, 313 à 329\*.  
 Saint-Pol-sur-Mer [Nord], 239, 242, 253 à 255\*.  
 Saint-Pol-sur-Ternoise, 415 à 419\*, 422.  
 Saint-Quentin (Aisne), 318, 329.  
 Saint-Quentin-en-Tourmont (Somme), 404.  
 Saint-Riquier (Somme), 411, 412.  
 Saint-Valery-sur-Somme (Somme), 396.  
 Saint-Venant (Pas-de-Calais), 4.  
 Saint-Winoc (Nord), 212.  
 Saintonge (province), 399.  
*Salpêtre (raffinerie de)*, 93.  
 Sambre (rivière), 4, 242.  
 Samer (Pas-de-Calais), 338, 344, 368.  
 Sangatte (Pas-de-Calais), 330.  
 Santes (Nord), 125.  
 Saône (rivière), 52.  
*Sarclage (le)*, 259, 273\*, 274.  
*Sarraur*, 91, 173.  
 Sartel (ruisseau du), 10.  
*Salin de Chine*, 37.  
*Saurissage du hareng*, 363, 364.  
 Saxe, 328.  
 Scardon (rivière), 410, 411, 412.  
 Scarpe (rivière), 4, 125, 134, 143.  
 Schelwiet (watergang), 266, 269.  
*Scieries*, 172, 329.  
 Seclin (Nord), 125.  
 Seclin (fort de) [Nord], 122, 124, 125.  
*Seigle (concassage du)*, 171.  
 Seine (Ileuve), 53, 346.  
*Sélection des graines et racines de semences*, 136 à 159.  
 Senne (rivière belge), 121.  
*Serviettes (fabrication des)*, 182.  
*Silex (carrières de)*, 289.  
 Sithiu (nom antique de Saint-Omer), 269, 276.  
 Slack (rivière), 335, 336, 340.  
 Soignies (Belgique), 19.  
 Sologne (région de la), 284.  
 Somain (Nord), 158.  
 Somme (baie de), 389, 395.

Somme (département de la),  
393, 428.  
Somme (fleuve), 341, 410,  
412, 424.  
South-Foreland (Angleterre)  
235.  
Steenworde (Nord), 190, 203,  
204.  
*Stores (étoffes pour)*, 45, 89.  
Straètes (mot flamand signi-  
fiant *rue*), 191.  
Strasbourg (Alsace), 122.  
Strazeele (Nord), 174, 191.  
Strouannes (Pas-de-Calais),  
334.  
*Sucreries et sucres*, 296, 298,  
309, 403.  
Suisse, 232, 242, 328.

## T

*Tabac (culture du)*, 157, 174.  
*Tabacs (manufactures des)*,  
93.  
Tage (moulin) [Nord], 224.  
*Tapis (manufactures de)*, 37.  
Tardinghen (Pas-de-Calais),  
335.  
Teil (Le) [Ardèche], 342.  
*Teintureries*, 13, 15, 168.  
Terdeghem (Nord), 203.  
Ternois (pays du), 416 et suiv.  
Ternoise (rivière), 381, 382,  
383, 416, 418.  
Thérain (rivière), 377.  
Thérouanne (Pas-de-Calais),  
161.  
Thiers (Puy-de-Dôme), 291.  
Tilque (Pas-de-Calais), 277.

*Tissage mécanique*, 13, 36,  
37, 181.  
*Toiles (industrie des)*, 44,  
89, 167, 173, 181.  
*Toiles à matelas*, 44, 89, 182.  
*Torchons (fabrique de)*, 182.  
Toufflers (Nord), 121.  
Toul (Meurthe-et-Moselle),  
190.  
Toulouse (Haute-Garonne),  
88.  
Touquet (Belgique), 50.  
Touquet (bois, dunes, phare)  
[Pas-de-Calais], 373, 374\*,  
375, 387.  
*Tourbe (extraction de)*, 391  
à 392.  
Tourcoing (Nord), 3, 4, 5,  
7, 8, 10, 11, 13, 16, 26, 27,  
28, 30, 31 à 40\*, 43, 49, 63,  
88, 105, 120, 121, 124, 126,  
133, 158, 164, 232, 250.  
Tournai (Belgique), 60, 112,  
121, 158.  
Tournaisis (pays de Belgi-  
que), 15.  
Tournehem (Pas-de-Calais),  
299.  
Trapegeer-bank, 235.  
Trappe (La) du mont des  
Cats, 202, 204\*, 206.  
*Trèfle (production de la  
graine de)*, 155.  
*Treillis (étoffe)*, 89, 167, 182.  
Trichon (ruisseau), 10, 28.  
Trinité (mont de la) [Bel-  
gique], 33, 34.  
Trinque (grande et petite)  
[Marais], 372, 375, 400.

Tromel-Straète (Nord), 191.  
 Trystram (écluse), 240, 241.  
*Tulle (industrie du)*, 307,  
 313 à 329\*.  
 Tunnel de la Manche, 330.  
 Tyr (Asie Mineure), 8.

## U

Uxem (Nord), 224.

## V

Valenciennes (Nord), 4, 119,  
 120, 136, 152, 232.  
 Vallée des Clercs (Somme),  
 407, 409.  
 Vallée heureuse (Pas-de-Calais), 340.  
 Valloires (abbaye de) [Somme], 409.  
 Vancluse (Vaucluse), 291.  
 Velay (province), 313, 320.  
 Vendée (département), 338.  
 Venise (Italie), 164.  
*Ferrots (pêche aux vers ou)*,  
 264, 396.  
 Vert-Galant (fort du) [Nord],  
 122, 123.  
 Vézère (rivière), 340.  
*Vêtements en drap*, 91.  
*Vêtements en toile*, 91.  
 Veys (polder des) [Manche],  
 399.  
 Vidaigne (mont) [Belgique],  
 197, 207.  
 Vieil-Hesdin (Pas-de-Calais),  
 379, 381, 382\*, 383.  
 Vienne (Isère), 91.  
 Vienne (rivière), 340.

Vieux-Berquin (Nord), 175.  
 Vimeu (pays de), 295, 341,  
 419, 424, 426, 427.  
*Vinasses (résidus de la distillerie)*, 174, 277.  
 Vire (fleuve), 199.  
*Virovinium* (ville romaine),  
 60, 134.  
 Viviers (ferme des), 333.  
 Vizille (Isère), 291.  
 Voiron (Isère), 291.  
 Vosges, 190.  
 Vron (Somme), 403.

## W

Wadicourt (Somme), 406,  
 407, 408, 409.  
 Walde (pointe de), 234.  
 Wambrechies (Nord), 88.  
 Warhem (Nord), 215.  
 Warnéton (Nord et Belgique), 42, 50, 54.  
 Warnéton-Bas (Nord), 54.  
 Warnéton-Sud (Nord), 54.  
 Wasquehal (Nord), 7, 26, 68.  
 Wassehe-gracht (V. Watergang).  
 Watergang du Nord, 266.  
 Watergangs (canaux de dessèchement), 237.  
 Wateringues (marais desséchés), 237, 259, 260, 266 à 278\*, 275, 276, 294, 295, 302, 304, 341, 399, 421.  
 Watrelos (Nord), 11, 16, 18, 26, 27, 120, 121, 122.  
 Watten (Nord), 269, 274, 275, 277, 288.

Watten (mont de) [Nord],  
276, 288.  
Wattignies-la-Victoire  
(Nord), 134.  
Wattines (ferme de) [Nord],  
137 à 157\*.  
Wawrin (Nord), 125.  
Wazemmes (quartier de  
Lille), 70, 80, 82, 88, 90, 122.  
Weppes (pays de Flandres),  
152, 199.  
Wervicq (Nord et Belgique),  
3, 5, 42, 47, 50, 55 à 62\*, 162.  
Westminster (Angleterre),  
341.  
Willems (Nord), 121.  
Wimereux (Pas-de-Calais),  
340.  
Wissant (Pas-de-Calais), 332,  
333, 334, 335.  
Wizernes (Pas-de-Calais),  
287, 289, 290.

Wæstine (abbaye de), 279.  
Wormhoudt (Nord), 198, 203.

**Y**

Ypréaux (nom flamand des  
ormes), 189.  
Ypres (Belgique), 3, 5, 47,  
58, 59, 61, 62, 162, 163,  
180, 186, 197, 218.  
Yser (fleuve), 197, 198, 215,  
279.  
Yvette (rivière), 51.  
Yvrench (Somme), 412.

**Z**

Zouafques (Pas-de-Calais),  
299.  
Zutkerque (Pas-de-Calais),  
295.  
Zuydcoote (Nord), 226, 275.

---

## TABLE DES CARTES

---

- |  |   |
|--|---|
| Environs de Lille, Roubaix, Tourcoing et Armentières, 9.   | La Grande et la Petite-Moëre, 225.          |
| Roubaix-Tourcoing, 17.                                     | Dunkerque et son port, 241.                 |
| Environs d'Ilalluin et de Menin, 41.                       | Gravelines et l'embouchure de l'Aa, 261.    |
| La Lys de Deulémont à Werwicq, 57.                         | Environs de Bourbourg, 271.                 |
| Lille et sa banlieue, 81.                                  | Les Wateringues, 275.                       |
| Champ de bataille de Bouvines, 127.                        | Environs de Watten, 277.                    |
| Mons-en-Pévèle, 131.                                       | Environ de Saint-Omer, 285.                 |
| Centres pour la production des graines de betteraves, 153. | L'Ardrésis et le camp du Drap-d'Or, 297.    |
| Environs d'Armentières, 161.                               | Calais, 311.                                |
| Hazebrouck et ses environs, 193.                           | Le Boulonnais, 337.                         |
| Le mont Cassel, 201.                                       | Boulogne et le port en eau profonde, 349.   |
| Chaîne du mont des Cats, 205.                              | Environs de Boulogne, 369.                  |
| Les Moères, 215.   | Vallée de la Canche, 385.                   |
|  | Montreuil-sur-Mer, 389.                     |
|  | Le Ponthieu et le Marquenterre, 401.        |
|  | Région d'élevage du cheval boulonnais, 417. |
-



# TABLE DES MATIÈRES

## I. — ROUBAIX.

	Pages.
La genèse d'une grande ville. — La Flandre d'autrefois. — Comment est née l'industrie. — Villes fortes et villes ouvertes. — Disparition de la campagne flamando. — De Lille à Roubaix et Tourcoing. — Population du groupe roubaisien. — Histoire de l'industrie. — Un peu de statistique . . . . .	1

## II. — LA FORTERESSE DU COLLECTIVISME.

Du haut du coteau de Mouseron. — Les Flandres françaises. — Les usines. — Le ruisseau de l'Espierre. — Aspect de Roubaix. — Rues de commerce. — Quartiers ouvriers. — Les palais des patrons. — Le jardin de Barbieux et l'avenue de Paris. — Causes du progrès des idées socialistes. — Le cabaret. — Les étrangers. — Hostilité contre le patronat. — Autour de Roubaix : Watrelos, Lannoy, les eaux de l'Espierre. . . . .	15
---	----

## III. — TOURCOING ET LE FERRAIN.

De Roubaix à Tourcoing. — Séparation idéale. — Tourcoing. — Ancienneté de son industrie. — Son développement. — Statistique tourquennoise. — Le commerce des laines. — L'école industrielle. — Le pays de Ferrain. — Halluin. — La Lys et le rouissage du chanvre. — L'industrie d'Halluin. — Une ville jumelle. — La cité belge de Menin . . . . .	31
---	----

## IV. — LE VAL DE LYS.

La frontière et la Lys. — Les villes doubles. — Deulémont. — Le confluent de la Deûle. — Warnéton-France et Warnéton-Belgique. — Comines-France et Comines-Belgique. — Wervieq-France et Wervieq-Belgique. — Grandeur et décadence des villes riveraines. — Disparition des grandes cités industrielles du moyen âge. . . . .	49
---	----

## V. — LE VIEUX LILLE.

	Pages.
Les entrées de Lille. — Par le chemin de fer. — De Roubaix à Lille. — Banlieues de villes industrielles. — Croix, Wasquehal, Mons-en-Barœul. — Fives et Saint-Maurice. — Les remparts. — Vieux quartiers lillois. — La grande place. — Saint-Sauveur.	64

## VI. — LE NOUVEAU LILLE.

Le quartier des écoles. — Lille universitaire. — Les Facultés de l'État. — L'Institut Pasteur. — Moulins-Lille. — Vazemmes. — La petite Belgique. — Esquermes. — Les musées. — Le quartier Vauban. — Université catholique. — Les promenades. — Retour dans la vieille ville. — Rôle social et industriel de Lille.	76
---	----

## VII. — MŒURS LILLOISES.

L'aurore sur la grande place. — Autour de la <i>Déesse</i> . — La fête de Lille. — Un concours de pinsons. — Tion, tïou, tïou, pïhouitt! — Desrousseaux, chansonnier lillois. — Le patois lillois. — Trouvères de carrefour. — Le <i>P'tit Quinquin</i> . — L'habit d'min vieux grand père. — La chanson et le ciel des Flandres . . . . .	94
--	----

## VIII. — LA FLANDRE GUERRIÈRE.

Les canonniers lillois. — Rôle passé, rôle à venir. — Le camp retranché de Lille. — Le pays des champs de bataille. — De Bouvines à Mons-en-Pévèle. — Tourcoing. — Bouvines et son monument. — La pyramide de Fontenoy. — Mons-en-Pévèle. — Le Parolan. — Campagnes de Cassel, de Courtrai, de Lens, de Denain et de Wattignies . . . . .	118
---	-----

## IX. — L'AGRICULTURE DANS LE NORD.

Les troupes et les betteraves. — Porte-graines. — La sélection à la station agricole de Cappelle. — La betterave riche à l'étranger. — La crise sucrière en France. — Essais de MM. Violette et Desprez — Comment on crée une plante. — La loi sur les sucres. — Défaite de la routine. — Visite à la station agricole. — La campagne du Pévèle. — Cultures en Flandre. — L'agriculture dans le Nord. — Orchies . . . . .	136
---	-----

## X. — LES VILLES INDUSTRIELLES DE LA LYS.

	Pages.
Entre la Deûle et la Lys. — Apparition d'Armentières. — Histoire industrielle de la ville. — Son aspect. — Houplines et la banlieue. — L'industrie. — Quelques chiffres. — La population ouvrière. — Autour d'Armentières. — La campagne et ses <i>rues</i> . — La rue de la Lys. — Erquinghem. — Saily-sur-la-Lys. — Estaires de la Gorgue. — Merville, ses scieries, ses chantiers de construction de bateaux. — Broderie de sarraux. — Un village de 12 kilomètres . . . . .	160

## XI. — LA FLANDRE FLAMINGANTE.

Printemps en Flandre. — Bailleul. — Une ville tranquille. — Agriculture. — L'industrie des toiles. — La dentelle et les dentellières. — Campagne de Bailleul. — Culture du houblon. — Chez les flamingants. — Hazebrouck. — La langue flamande. — Dangers de séparatisme . . . . .	176
--	-----

## XII. — LES MONTS DE FLANDRES.

Ce qu'on appelle <i>mont</i> dans les Flandres. — Les bords de l'Yser. — Ascension du mont Cassel. — Cassel. — Le panorama. — Le pays au Bois. — Steenworde. — Wormhoudt. — Godewaersvelde. — Le mont des Cats et ses Trappistes . . . . .	193
--	-----

## XIII. — LES MOËRES.

Bergues. — Ses monuments. — Le beffroi. — Sur la montagne verte. — Campagne flamande. — Le champ de bataille de Hon Ischoote. — Une ville déchue. — Les cultures à la frontière. — La Basse-Colme et le Ringsloot. — Entrée dans les Moères. — Les champs. — Le village. — Histoire du dessèchement. — Cobergher et d'Hérouville. — Zuydecoote. — Les sarcleuses. — Au pied des dunes. . . . .	208
--	-----

## XIV. — DUNKERQUE ET SON PORT.

Première impression. — A travers Dunkerque. — La Basse Ville. — Statue de Jean Bart. — Le beffroi. — Le port d'autrefois. — Le port d'aujourd'hui. — La rade. — La transformation du port. — Les nouveaux bassins . . . . .	223
---	-----

## XV. — LA PÊCHE A ISLANDE.

Pages.

Sur la jetée. — La pêche à Islande. — Grand leur, décadence et retour de fortune — La flotille actuelle. — Le départ. — Au large. — Dans la mer Glaciale. — Le commerce maritime à Dunkerque. — Un peu de statistique. — L'industrie dunkerquoise. — Rôle de Dunkerque dans le Nord de la France. . . . .	243
---	-----

## XVI. — FORT-MARDYCK ET GRAVELINES.

Sur l'estran. — Saint-Pol-sur-Mer et son sanatorium. — Fort-Mardyck. — Une émigration de paimpolais. — Curieuses coutumes, — Gravelines. — Le port. — Le village des Huttes. — Pêcheurs et pêcheuses. — Le Petit et le Grand-Fort-Philippe . . . . .	253
--	-----

## XVII. — DANS LES WATERINGUES.

75,000 hectares conquis sur les eaux. — 2,000 ans de lutttes contre la nature. — Les populations des wateringues. — Les syndicats. — A travers champs. — La culture des légumineuses. — Bourbourg et Bourbourg-Campagne. — Les prie-Dieu de Bourbourg. — La bande des sareleuses. — La Camargue du Nord. — Delta de l'Aa. — Le mont de Watten. — L'ancien estuaire de Sithiu. — Distilleries et sucreries . . . . .	266
---	-----

## XVIII. — EN MORINIE.

Le mont d'Hiver. — Clairmarais et les îles flottantes. — A travers le marais. — Lyzel et le Haut-Pont. — Dans les légres. — Saint-Omer. — Aspect de la ville. — La fabrication des pipes. — La lingerie. — L'ascenseur des Fontinottes. — Wizernaes et sa papeterie. — La poudrerie d'Esquerdes. — Dans la haute vallée de l'Aa . . . . .	279
---	-----

## XIX. — LANGLE, BREDENARDE ET PAYS RECONQUIS.

Audruick. — La campagne du Calaisis. — Progrès agricoles. — La sucrerie du Pont-sans-Pareil. — Le camp du Drap-d'Or. — Ardres. — Guînes. — Arrivée à Calais. — Un proverbe arabe. — Calais. — Saint-Pierre. — Le mouvement maritime. . . . .	293
--	-----

## XX. — LA FABRICATION DES TULLES.

Pages.

Origines de Saint-Pierre-lès-Calais. — Les premières usines. — Progrès rapides. — Les crises et les grèves. — Mœurs ouvrières. — Mauque de prévoyance. — Statistique. — L'avenir et les difficultés de l'industrie . . . . . 313

## XXI. — EN BOULONNAIS.

A travers le Calaisis. — Le mont Couple. — Wissant et le camp de César. — Le cap Gris-Nez et le cap Blanc-Nez. — Audreselles et Ambleteuse. — La vallée de la Slack. — Marquise. — Prospérité disparue. — Les phosphates. — Les carrières de la Vallée heureuse. — Wimereux, sa plage et sa vallée. — Le cheval boulonnais. — Au tombeau de Malbrouck. — La vallée de la Liane et l'industrie des ciments. — Arrivée à Boulogne . . . . . 330

## XXII. — BOULOGNE ET SES PLUMES MÉTALLIQUES.

Le port de Boulogne. — Aspect de vitalité. — La pêche. — A travers la ville. — La fabrication des plumes métalliques. — Visite des usines. — Comment se fait une plume. — Multiples opérations. — Importance de cette industrie. — La fabrication des crayons. . . . . 346

## XXIII. — LA CÔTE BOULONNAISE.

Le saurissage des harengs. — Capécure. — Le port en eau profonde. — Une grande entreprise abandonnée. — Le Portel. — Outreau. — Au cap d'Alprecht. — Equihen. — Les dunes. — Le mont Saint-Friex. — La culture au pied des dunes. — Dannes. — Camiers et son lac. — L'estuaire de la Canche. — Étaples. — Paris-Plage et les phares du Touquet. — Le marais des Trinques. — Berck-sur-Mer . . . . . 363

## XXIV. — DE LA CANCHE A L'AUTHIE.

Hesdin. — Forteresse abandonnée. — Le Vieil-Hesdin. — La vallée de l'Authie et ses villages. — La Planquette. — Créquy et la Créquoise. — La Chartreuse de Neuville. — Montreuil-sur-Mer. — L'école d'enfants de troupe. — La baie d'Authie. — Les biens communaux de Maintenay. — Un peu de socialisme agraire . . . 378

## XXV. — LE MARQUENTERRE ET LE PONTHEU.

Pages.

Le Crotoy. — Pêche des vers de vase. — La chasse aux oiseaux de mer. — Culture de la chicorée. — Préparation des cossettes. — Le Marquenterre. — Conquête du sol. — Un grand domaine. — Rue. — La chapelle du Saint-Esprit. — En Ponthieu. — La vallée de la Maye. — Sur le champ de bataille de Crécy. — Crécy et sa forêt. . . . .	395
--	-----

## XXVI. — LE CHEVAL BOULONNAIS.

La vallée du Scardon. — Saint-Riquier. — Auxy-le-Château et l'Authie. — Les phosphates. — Frévent et ses industries. — La Canche supérieure. — Saint-Pol-sur-Ternoise. — La foire aux chevaux boulonnais. — La race boulonnaise, son origine. — Subdivision de la race. — Le cheval boulonnais. — Procédés d'élevage. . . . .	411
---	-----

# CHEMIN DE FER DU NORD

## BILLETS D'ALLER ET RETOUR

*A destination des stations balnéaires et thermales situées sur les réseaux de l'OUEST, de l'EST, de l'ORLÉANS, du P.-L.-M., de l'ÉTAT et du MIDI*

Toutes les gares du réseau du Nord (Paris-Nord excepté) délivrent des billets d'aller et retour à destination des stations balnéaires et thermales des réseaux suivants :

### 1<sup>o</sup>. — Réseau de l'EST

LES VOSGES ET BELFORT (du 1<sup>er</sup> mai au 1<sup>o</sup> octobre inclus).

*Prix des billets individuels valables pendant 33 jours*

Sur le réseau du Nord du point de départ à Paris-Est ou Laon . . . . .	} Tarif spécial G. V. n <sup>o</sup> 2 (billets d'aller et retour).
Sur le réseau de l'Est et au départ de Paris et de Laon . . . . .	
1 <sup>re</sup> classe 85 fr. ; 2 <sup>e</sup> classe 62 fr.	

Il est égale-ment délivré des billets collectifs aux familles d'au moins 4 personnes payant place entière et voyageant ensemble.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de 3 billets individuels, la moitié du prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de trois.

La durée de validité d'un de ces billets peut être à deux reprises prolongée de 15 jours moyennant le paiement pour chaque prolongation d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix total initial du billet.

### 2<sup>o</sup>. — Réseau de l'OUEST

STATIONS BALNÉAIRES (de la veille des Rameaux au 31 octobre).

*Prix des billets de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe, valables pendant 33 jours (non compris le jour d'émission).*

Réduction de 40 p. 100 sur les prix doublés des billets simples avec minimum de perception de 56 francs par place de 1<sup>re</sup> classe, et de 31 fr. 80 c. par place de 2<sup>e</sup> classe correspondant à un parcours de 250 kilomètres, soit au total 500 kilomètres aller et retour (1).

Pour les billets à destination des stations balnéaires de la ligne de Caen à la mer, il est perçu par place, en sus des prix fixés pour Caen : 4 fr. en 1<sup>re</sup> classe, ou 3 fr. en 2<sup>e</sup> classe pour le trajet aller et retour entre Caen et Luc, Langrune ou Saint-Aubin, et, 5 fr. en 1<sup>re</sup> classe ou 4 fr. en 2<sup>e</sup> classe pour le trajet aller et retour entre Caen et Bernières ou Courseulles.

### 3<sup>o</sup>. — Réseaux de l'ORLÉANS, du MIDI et de l'ÉTAT

A. — *Billets d'aller et retour individuels 2), de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables pendant 25 jours, à destination des stations thermales et balnéaires des Pyrénées (via Paris-Orléans).*

Réductions de 25 p. 100 en 1<sup>re</sup> classe et de 20 p. 100 en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, sur les prix calculés au tarif général, après l'itinéraire suivi.

La durée de validité de ces billets est de 25 jours (non compris le jour de départ et d'arrivée)

La durée de validité peut être à deux reprises prolongée de 10 jours, moyennant le paiement pour chaque prolongation d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix total initial du billet.

B. — *Billets de famille 1), de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables pendant 33 jours, à destination des stations thermales et balnéaires des Pyrénées (via Paris-Orléans).*

Les billets de famille de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes comportent les réductions suivantes calculées sur les prix du tarif général d'après la distance parcourue :

Pour une famille de 2 personnes . . . . .	2) p. 100.
— 3 — . . . . .	2, —
— 4 — . . . . .	30 —
— 5 — . . . . .	35 —
— 6 — et plus . . . . .	40 —

Durée de validité : 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée.

La durée de validité de ces billets peut être prolongée de 30 jours moyennant le supplément égal à 10 p. 100 du prix fixé par le présent tarif. Cette prolongation peut être accordée deux fois au plus. Le supplément à payer pour chaque période de 30 jours est de 10 p. 100 du prix primitif.

1. Le droit de timbre de 0 fr. 10 c. est à ajouter aux prix.

2. Les prix des billets ne comprennent pas la traversée de Paris qui doit s'effectuer aux frais des voyageurs.

A Paris, les voyageurs sont tenus de faire transporter leurs bagages à leurs frais et par leurs soins, entre les gares de Paris-Nord et de Paris-Orléans et les bagages y sont soumis à un nouvel enregistrement.

## 4. — Réseaux de P.-L.-M. et du MIDI

*Billets de famille de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables pendant 33 jours, à destination des stations thermales et balnéaires du réseau P.-L.-M. et de certaines stations du réseau du Midi*

(viâ Paris-P.-L.-M.).

Ces billets de famille sont délivrés sous condition d'effectuer un parcours minimum de 300 kilomètres (aller et retour) aux familles d'au moins quatre personnes, payant place entière.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de six billets simples ordinaires, le prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de trois.

Deux enfants de 3 à 7 ans sont comptés pour un voyageur à place entière. Pour un seul enfant, ou un enfant en excédent sur un nombre pair, le prix est la moitié que paierait un voyageur à place entière.

Les prix des billets ne comprennent pas la traversée de Paris qui doit s'effectuer aux frais des voyageurs.

À Paris, les voyageurs sont tenus de faire transporter leurs bagages à leurs frais et par leurs soins, entre les gares de Paris-Nord et de Paris-P.-L.-M. et les bagages y sont soumis à un nouvel enregistrement.

La durée de validité des billets peut être prolongée une ou plusieurs fois d'une période de 15 jours. Chaque période de prolongation part de l'expiration de la période précédente et donne lieu à la perception d'un supplément de 10 p. 100 du prix total initial du billet. Les voyageurs ont le droit de payer en une seule fois le supplément correspondant à plusieurs prolongations.

La prolongation ne peut être demandée que pour les billets non périmés.

*Demandes de billets.* — Les demandes de billets doivent être faites quatre jours au moins avant celui du départ, à la gare où le voyage doit être commencé.

---

# BAINS DE MER

*De la veille des Rameaux au 31 octobre.*

## BILLETS A PRIX RÉDUITS

---

Pendant la saison, de la veille de la fête des Rameaux au 31 octobre, toutes les gares du Chemin de fer du Nord (1) délivrent des billets de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes à destination des stations balnéaires suivantes :

**Bercq** (station du chemin d'intérêt local) *viâ Rang-du-Fliers-Verton, Boulogne* (Le Portel), **Calais-Ville, Cayeux** (station du chemin d'intérêt local) *viâ Saint-Valery-sur-Somme, Conchil-le-Temple* (Fort-Mahon), **Dannes-Camiers** (plages Ste-Cécile et St-Gabriel **Dunkerque** (plages de Malo-les-Bains et Rosendaël), **Etaples** (Paris-Plage), **Eu** (plages du Bourg-d'Ault et d'Omval), **Ghyvelde** (Bray-Dunes), **Gravelines** (plage du Petit-Fort-Philippe), **Le Crotoy** (station du chemin de fer d'intérêt local) *viâ Noyelles, Le Tréport-Mers, Loon Plage, Marquise-Rinxent* (plage de Wissant), **Quend-Fort-Mahon** (plages de Fort-Mahon et de St-Quentin), **St-Valery-sur-Somme, Wimille-Wimereux** (plages de Wimereux, Ambletouse et Audresselles), **Woincourt** (plages du Bourg-d'Ault et d'Omval).

Il existe trois catégories de billets, 2 savoir :

1<sup>o</sup> *Billets de saison* de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables pendant 33 jours, non compris le jour de l'émission avec facilité de prolongation pendant plusieurs périodes de 15 jours 3), sous condition

---

1. Les bureaux de ville que la Compagnie du Nord possède dans Paris délivrent également des billets pour les stations balnéaires dans les mêmes conditions. Ces bureaux sont les suivants : Paris-Bouloi, 21, rue du Bouloi et rue Coquillière, 31 ; Paris-Planchette, 326, rue Saint-Martin (passage de la Planchette) ; Paris-Paul-Lelong, 7, rue Paul-Lelong ; Paris-Archives, 63, rue des Archives ; Paris-Gaillon, 5, rue Gaillon ; Paris-Valmy, 33, quai Valmy ; Paris-Madeleine, 7, place de la Madeleine ; Paris-Saint-Antoine, 21, faubourg Saint-Antoine et rue de la Roquette (cour du Cheval-Blanc) ; Paris-Sébastopol, 34, boulevard Sébastopol ; Paris-Saint-Sulpice, 6, place Saint-Sulpice. Paris-Petites-Écuries, 10, cour des Petites-Écuries (entrées : 63, rue du Faubourg-Saint-Denis, 29, rue d'Enghien et 17, rue des Petites-Écuries).

Ces billets sont personnels et ne peuvent être vendus sous peine de poursuites judiciaires.

2. Indépendamment de ces billets, il existe des cartes d'abonnement.

3. Cette prolongation est faite, au retour, par les soins de la gare de départ, avant l'expiration de la 1<sup>re</sup> période, moyennant le supplément de 10 p. 100 du prix total des billets.

d'effectuer un parcours minimum de 100 kilomètres aller et retour. Ces billets, créés pour les familles, sont *nominatifs* et *collectifs*. Il est accordé une réduction de 50 p. 100 à chaque membre de la famille en plus du troisième; les *billets d'nt il s'agit doivent être demandés au moins 4 jours à l'avance à la gare ou le voyage doit être commencé.*

2° *Billets hebdomadaires* et carnets d'aller et retour de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes. Les billets hebdomadaires sont valables pendant 5 jours, du vendredi au mardi, et de l'avant-veille au surlendemain des fêtes légales.

Ces billets et carnets sont individuels. Les prix varient selon la distance et présentent des réductions de 25 à 40 p. 100.

Les carnets contiennent 5 billets d'aller et retour et peuvent être utilisés à une date quelconque dans le délai de 33 jours non compris le jour de distribution.

3° *Billets d'excursion* de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, des dimanches et jours de fêtes légales, valables pendant une journée.

Ces billets sont ou individuels ou de famille.

Les prix réduits des billets individuels sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

Pour les familles ascendants et descendants, il est accordé une nouvelle réduction sur les prix des billets individuels d'excursion, allant de 5 à 25 p. 100, selon que la famille se compose de 2, 3, 4, 5 personnes et plus.

NOTA. — Les billets de saison et les billets hebdomadaires sont valables dans les mêmes trains et aux mêmes conditions que les billets ordinaires du service intérieur.

Les billets d'excursion ne sont valables que dans des trains *spectacle* ou dans des trains du service *ordinaire* désignés à cet effet par la Compagnie.

Cartes d'abonnement de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes, valables pendant 33 jours, et comportant une réduction de 20 p. 100 sur le prix des abonnements ordinaires d'un mois.

Ces cartes ne sont délivrées qu'à toute personne qui prend deux billets ordinaires au moins ou un billet de saison pour les membres de sa famille ou domestiques, allant séjourner sous le même toit dans une station balnéaire désignée ci-dessus.

Les prix au départ de Paris, pour les trois catégories, sont les suivants :

### Prix des Billets 1) de saison, hebdomadaires et d'excursion.

PARCOURS.	BILLETS DE SAISON COLLECTIFS DE FAMILLE						BILLETS			BILLETS		
	Valables pendant 33 jours						hebdomadaires			d'excursion		
	PRIX						PRIX (**)			PRIX (**)		
	pour 3 personnes			Prix pour chaque personne en plus			par personne			p <sup>r</sup> personne		
	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	1 <sup>re</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	2 <sup>e</sup> cl.	3 <sup>e</sup> cl.	
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
<b>De PARIS aux stations ci-dessous :</b>												
Bercy . . . . .	149 40	101 40	66 30	25 60	17 45	11 45	31 00	21 15	15 17	11 15	7 35	
Boulogne ville . . . . .	170 70	115 20	75 00	28 45	19 20	12 50	34 00	25 70	18 90	11 10	7 30	
Calais ville . . . . .	198 30	133 80	87 30	33 05	22 30	14 55	37 90	29 00	21 85	12 35	8 10	
Cayeux . . . . .	137 55	93 60	61 20	24 00	16 45	10 80	29 30	23 15	15 95	11 00	7 25	
Conchil-le-Temple												
Fort-Mahon . . . . .	140 40	94 80	64 80	23 40	15 80	10 30	28 80	22 50	15 75	9 75	6 35	
Dannes-Camiers . . . . .	157 20	106 20	69 30	26 20	17 70	11 55	31 70	24 40	17 50	10 50	6 85	
Dunkerque . . . . .	204 90	138 30	90 30	34 15	25 05	15 05	38 85	29 95	22 60	12 50	8 20	
Etaples Paris-Plage . . . . .	152 40	102 90	67 20	25 40	17 15	11 20	30 90	23 95	17 00	10 35	6 75	
Eu . . . . .	120 90	81 60	53 10	29 15	13 60	8 85	25 40	20 10	13 7 00	8 85	5 75	
Ghyvelde Bray-Dunes . . . . .	213 00	143 70	93 60	35 50	23 95	15 60	39 95	31 15	23 40	12 50	8 20	
Gravelines P.-F.-Phil. . . . .	204 90	138 30	90 30	34 15	23 05	15 05	38 85	29 95	22 60	12 50	8 20	
Le Crotoy . . . . .	131 25	89 10	58 20	22 60	15 40	10 10	27 90	21 95	15 15	10 25	6 75	
Le Tréport-Mers . . . . .	123 00	83 10	54 00	20 50	13 85	9 00	25 75	20 35	13 90	9 00	5 85	
Loon-Plage . . . . .	204 30	138 00	90 00	34 00	23 00	15 00	38 75	29 90	22 50	12 50	8 20	
Marquise-Rinxent . . . . .	181 50	122 40	79 80	30 25	20 40	13 30	35 50	26 75	20 00	11 60	7 60	
Quend Fort-Mahon . . . . .	137 70	91 00	60 60	22 95	15 50	10 10	28 30	22 15	15 15	9 60	6 25	
St-Valery-sur-Somme . . . . .	131 10	88 50	57 60	21 85	14 75	9 60	27 15	21 35	14 75	9 30	6 05	
Wimille-Wimereux . . . . .	174 60	117 90	76 80	29 10	19 65	12 80	34 55	26 10	19 30	11 25	7 10	
Woincourt . . . . .	126 90	85 50	55 80	21 15	14 30	9 30	26 45	20 85	14 35	9 15	5 95	

1. Ces prix ne comprennent pas les 0 fr. 10 de droit de timbre pour les sommes supérieures à 10 fr.

(\*\*) Sur les billets afférents au parcours de la Compagnie du Nord, une nouvelle réduction de 5 à 25 p. 100 est faite sur les billets collectifs de famille, selon que la famille est composée de 2 à 5 personnes.

PUBLICATIONS DE L'OFFICE DU TRAVAIL

Ministère du Commerce et de l'Industrie.

**Bulletin de l'Office du travail**, paraissant tous les mois par fascicules d'environ 3 feuilles. 6<sup>e</sup> année, 1899. Prix de l'abonnement d'un an (France). . . . . 2 fr. 50 c.  
Union postale : 3 fr. 50 c. — Prix du numéro . . . . . 20 c.

**De la Conciliation et de l'Arbitrage** en matière de conflits collectifs entre patrons et ouvriers en France et à l'étranger. 1893. Un volume de 616 pages. . . . . 6 fr.

**Le Placement des employés, ouvriers et domestiques en France.** — *Son histoire, son état actuel.* — Avec un appendice relatif au Placement dans les pays étrangers. 1892. 1 volume de 742 pages, avec de nombreux tableaux. . . . . 8 fr.

**Les Caisses patronales de retraites des établissements industriels.** 1898. Un volume de 447 pages. . . . . 3 fr. 50 c.

**Examen analytique** du 6<sup>e</sup> rapport annuel (1890) du « Département du travail » des États-Unis d'Amérique (Industries houillère et sidérurgique). — *De l'Emploi des artères* et de la participation intéressée du personnel dans les chemins de fer russes. 1893. 1 volume de 93 pages. . . . . 1 fr. 50 c.

**Salaires et durée du travail dans l'industrie française.**

— Tome I<sup>er</sup>. *Département de la Seine.* 1893. 1 vol. de 623 p. 7 fr. 50 c.

— Tome II. *Industries extractives, produits alimentaires, industries chimiques, caoutchouc, papier, cuirs et peaux, textiles, dans les départements autres que celui de la Seine.* 1894. 1 vol. de 766 p. 7 fr. 50 c.

— Tome III. *Industries du bois, tableterie, métaux. Travail des pierres et des terres. Établissements de l'État ou des communes dans les départements autres que celui de la Seine. Entreprises de transport en commun.* 1896. 1 volume de 654 pages. . . . . 7 fr. 50 c.

— Tome IV. *Résultats généraux de l'enquête.* 1898. 1 vol. de 579 p. 6 fr.

— Album graphique de 29 planches in-4, dont 19 en couleurs. 1 volume cartonné. . . . . 4 fr.

— *Manufactures de l'État et compagnies de chemins de fer.* 1896. 1 volume de 154 pages. . . . . 1 fr. 50 c.

**La Petite Industrie (Salaires, durée du travail).**

— Tome I<sup>er</sup>. *L'Alimentation à Paris.* 1893. 1 vol. de 300 p. 2 fr. 50 c.

— Tome II. *Le Vêtement à Paris.* 1896. 1 volume de 727 p. (*Epuisé.*)

**Note sur le minimum de Salaire dans les travaux publics** en Angleterre, en Belgique, en Hollande, en Suisse, aux États-Unis et en France. Analyse des documents officiels. 1897. 1 volume in-4 de 131 pages. . . . . 2 fr.

**Les Associations ouvrières de production.** 1898. 1 vol. de 613 p. 5 fr.

**Hygiène et sécurité des travailleurs dans les ateliers industriels.** Législation française et étrangère. 1895. 1 vol. de 659 p. 5 fr.

**Documents sur la question du Chômage.** 1897. 1 volume in-4 de 400 pages. . . . . 4 fr.

ARDOUIN-DUMAZET

—♦—

Haute-Picardie  
Champagne rémoise  
et Ardennes

20<sup>e</sup> VOLUME DU « VOYAGE EN FRANCE »

---

*Un volume in-12 de 400 pages, avec 22 cartes et croquis.  
Prix, broché, 3 fr. 50 c. — Élégalement relié, 4 fr.*

—♦—

Ce nouveau volume qui vient s'ajouter à la belle série du « **Voyage en France** » restera incontestablement l'un des plus importants de la collection. Il sert de lien entre les volumes donnant la description de la région du Nord et ceux qui vont être consacrés à l'Est, à la Franche-Comté et à la Bourgogne pour rejoindre la région lyonnaise (7<sup>e</sup> série).

M. Ardouin-Dumazet fait parcourir au lecteur les vallées de l'Oise et de l'Aisne, depuis la vieille ville de Noyon jusqu'aux confins de la France, à la sortie de la Meuse, vers Givet. C'est une succession de tableaux imposants ou gracieux, décrits de cette plume alerte qui particularise le style de l'auteur. La description de la vallée de l'Aisne,

7

vers Soissons, du pays de Laon, des beaux paysages de Coucy et de Saint-Gobain, sera une révélation pour nombre de gens à qui les mystérieuses régions africaines sont plus familières que les plus splendides parages de leur propre patrie !

Que d'attraits offrent cependant la fraîche Thiérache, peuplée de vanniers — le site historique de Guise, dominant l'œuvre philantro-

Carte de la Région décrite  
dans le 20<sup>e</sup> volume



pique du célèbre familistère — les pentes opulentes d'Épernay, d'Ay, de la montagne de Reims, où nous conduisent des chapitres pleins de couleur et de vie, avant que nous assistions à la préparation du vin de Champagne ! Quels tableaux saisissants de la Champagne pouilleuse, dans les pages consacrées au camp de Châlons et à l'armée qui s'y prépare à sa tâche future !

Après des excursions dans les pays ignorés du Rethelois et du Porcien, l'auteur du « **Voyage en France** » nous fait pénétrer au sein de l'Ardenne, admirable région plus connue où, cependant, il a trouvé matière à découverte en étudiant les curieuses industries de la vallée de la Meuse, en parcourant les champs de bataille de Rocroi et de Sedan.

Il faut lire ce livre, quand ce ne serait que pour bien comprendre tout ce que la race française offre d'ardeur au travail et d'ingéniosité à tirer parti des ressources du sol.

Voici, du reste, la nomenclature des 24 chapitres de ce livre si intéressant :

I. — EN NOYONNAIS. — Le mont Ganelon. — Vallon de l'Aronde. — Vallée du Matz. — Lassigny. — La Divette et son vallon. — Tour de Chiry. — Ourscamps, sa filature et son abbaye. — Noyon. — Les haricots de Soissons : réputation usurpée. — De Noyon à Guiscard. — Guiscard et son château. — Salency et le souvenir de saint Médard. — Plantation des haricots.

II. — EN SOISSONNAIS. — Longueil-Sainte-Marie et le Grand-Ferré. — Compiègne. — Au bord de l'Aisne. — Souvenirs mérovingiens. — Attichy. — Vic-sur-Aisne. — Soissons et ses monuments. — L'abbaye de Saint-Médard.

III. — EN LAONNAIS. — Tergnier. — La Fère et ses forts. — De La Fère à Laon. — Apparition de Laon. — La gare. — La « grimpette ». — Les faubourgs. — Vaux et Ardon. — La culture des artichauts. — La cuve Saint-Vincent. — La ville et ses monuments. — Les forts.

IV. — LES VANNIERS DE LA THIÉRACHE. — L'Oise. — La vallée de la Serre. — Le Vilpion. — Entrée en Thiérache. — Marle. — Vervins. — Au pays des vanniers. — Origines de l'industrie. — Origny-en-Thiérache. — Forme du travail des vanniers. — Les grèves. — Dans les villages de vanniers. — Hirson. — La Capelle-en-Thiérache. — Buironfosse. — Les chevaliers du lièvre.

V. — LE FAMILISTÈRE DE GUISE. — La forêt du Nouvion. — Le Nouvion et son château. — La Queue de Boué. — L'ancienne Sambre et sa dérivation. — Vallon du Noirieu. — Guise. — Visite au familistère. — Un homme de bien. — L'œuvre de Godin. — Les usines. — Le palais social.

VI. — LA VALLÉE DE L'OISE ET SAINT-GOBAIN. — A travers la ville de Guise. — Le château. — La vallée de l'Oise et ses usines. — Origny-Sainte-Benoîte. — Ribemont. — Les oseraies. — Vendeuil. — Channy et ses manufactures. — Anizy-le-Château. — Prémontré. — Saint-Gobain. — La manufacture des glaces.

VII. — COUCY ET LE TARDENOIS. — La vallée de l'Ailette. — Coucy-le-Château. — La ville. — Les ruines. — L'Aisne, de Soissons à Vailly. — Le fort de Condé. — Braisne. — Bazoches et Mont-Notre-Dame. — Fismes. — La vallée de l'Ardre. — Le Tardenois. — Fère-en-Tardenois et son château.

VIII. — REIMS. — De Laon à Reims. — Les bords de l'Aisne. — Le canal et les verreries. — Épuration des eaux d'égout. — Arrivée à Reims. — La gare et les promenades. — Aspect de la ville. — Les monuments : Notre-Dame et Saint-Remy. — Importance commerciale de Reims. — L'industrie de la laine. — Les vins.

IX. — ÉPERNAY ET LE VIGNOBLE D'AY. — Épernay. — Son accroissement. — Population officielle et population réelle. — Le vieil Épernay. — Magenta. — La Folie. — Hautvillers et dom Pérignon. — Invention du vin mousseux. — L'exode des vendangeurs. — Ay. — Les « magasins » de compost. — Au vignoble de Mutigny. — La vendange. — Avenay. — Dans la montagne de Reims. — Germaine et son tunnel.

X. — LA MONTAGNE DE REIMS ET SES VINS. — Rilly-la-Montagne. — La culture des vignes en Champagne. — Les forts de Reims. — Les vendanges. — Chigny, Ludes et Mailly. — Les cendres fossiles. — Le moulin de Verzenay. — Verzy et ses « faux ». — Une cave de Reims. — La préparation du vin de Champagne.

XI. — LE CAMP DE CHALONS. — La gare de Mourmelon. — Le Che-neu. — Mourmelon-le-Grand. — Au camp de Châlons. — Retour à la vie. — Les manœuvres de masses d'artillerie. — Le chemin de fer des sénateurs. — Le camp. — Horizons numérotés. — Chutes de projectiles. — Effets des obus. — Le troupiér au camp. — Les châlits économiques. — Jeux de soldats. — Théâtres en plein vent. — Le tennis des officiers. — Saint-Cyr au camp. — Apprentissage de la vie militaire.

XII. — LES CHAMPS CATALAUNIQUES. — Origines et histoire du camp de Châlons. — De 1857 à 1870. — Le camp d'Attila. — Le village de Baconnes. — Courtisols, sa population, ses légendes. — Notre-Dame-de-l'Épine. — Arrivée à Châlons. — A travers la ville. — Les monuments.

XIII. — LE RETHELOIS ET LE PORCIEN. — Les collines du Laonnois. — Sissonne et son camp. — Le château de Marchais. — Le pèlerinage de Notre-Dame-de-Liesse. — La légende. — La ville et l'église. — Vallée de la Serre. — En Porcien. — Chaumont-Porcien. — Rethel. — Novion-Porcien. — Château-Porcien. — En Axone. — Asfeld. — Un pastiche du Panthéon.

XIV. — ENTRÉE DANS L'ARDENNE. — Dans les *monts* de Champagne. — La gare d'Amagne-Lucquy. — Les vergers des Quatre-Vallées. — La vallée de la Vence. — Ferronnerie. — Poudrerie de Saint-Ponce. — Le fort des Ayvelles. — Mohon et ses usines. — Mézières. — Le mardi gras à Charleville. — Un petit Versailles. — Du sommet du mont Olympe.

XV. — LE ROYAUME DE LA QUINCAILLERIE. — Origine de l'industrie métallurgique dans les Ardennes. — La clouterie. — Les hauts fourneaux. — Prospérité et décadence du traitement des minerais. — La mise en œuvre des fers de Meurthe-et-Moselle. — Les grandes branches d'industrie : quincaillerie et fonte moulée. — La brasserie de Charleville. — Au bord de la Meuse. — Nouzon la nuit. — Gespunsart et la vallée de la Goutelle. — Nouzon.

XVI. — LA PRINCIPAUTÉ DE CHATEAU-REGNAULT. — Au départ de Nouzon. — Le site de Joigny. — Braux. — La fabrication des boulons. — Lezrezy. — Les Quatre-Fils-Aymon. — Château-Regnault et ses souverains. — Les ferronniers. — La pierre à macadam. — Le Val-Dieu et Monthermé. — Au bord de la Semoy.

XVII. — LES DAMES DE MEUSE. — Deville et ses usines. — Les rochers de Laifour. — Les Dames de Meuse. — Auchamps. — Revin, son accroissement, ses établissements industriels. — Les forêts communales. — La population ouvrière. — Industries disparues : essartage et flottage. — De Revin à Fumay. — Les ardoisières. — L'extraction et le débitage. — Départ pour Givet.

XVIII. — LES GIVETS. — Une porte de la France. — Givet ville double. — Les Givets vus du Pont. — Givet-Saint-Hilaire. — Le fort de Charlemont. — Le Petit-Givet : ses usines. — Les crayons, les pipes, la tannerie et la colle. — La vallée de la Houille.

XIX. — ROCROI ET LE CHEVAL ARDENNAIS. — De Givet à Revin. — Vireux-Molhain. — Les usines de Saint-Nicolas. — La vallée de Misère. — Le plateau de Rocroi. — Rocroi et les rizières. — Les Rocroitiers de Bourg-Fidèle. — Élevage du cheval ardennais. — La vallée de la Sormonne et ses industries. — Rimogne et ses ardoisières. — La vallée de l'Aube ardennaise.

XX. — LE CHAMP DE BATAILLE DE SEDAN. — Les deux Cons-la-Grandville. — La ferrounerie. — Moraimont, Vivier-au-Court et Vrigne-aux-Bois. — La vallée de la Vrigne. — Donchery. — Le château de Bellevue. — La Marfée. — Le champ de bataille de Sedan. — Sedan. — A travers la ville.

XXI. — SEDAN INDUSTRIEL ET SES ANNEXES. — Une grève de tisseurs. — Le socialisme à la campagne. — Historique de l'industrie sedanaise. — Ses produits. — La mode et le drap de Sedan. — Balan. — Bazeilles. — Les dernières cartouches. — Les usines de Messempré. — Carignan. — Mouzon. — La vallée de l'Énemanne. — La bouclerie de Raucourt.

XXII. — DE L'ARGONNE EN CHAMPAGNE POUILLEUSE. — Le chemin de fer de la vallée de la Bar. — Omont. — Le Chesne-Populeux et son défilé. — Le canal des Ardennes. — Dans la vallée de l'Aisne. — Attigny, ses souvenirs mérovingiens et carlovingiens. — La vallée de la Suippe. — Val-des-Bois, Pont-Faverger et Suippes.

XXIII. — LA HÉRONNIÈRE DU GRAND-ÉCURY. — Une page de Tousselet. — Les hérons de la Somme-Soude. — Jâlons-les-Vignes. — Le château de Saint-Georges. — M. de Sainte-Suzanne et sa colonie. — Visite aux hérons. — Les nids. — Les corbeaux et les œufs de hérons. — Mœurs de la colonie. — Arrivée et départ. — M. Lécuyer. — Patience d'un naturaliste.

XXIV. — VERTUS ET LE MONT AIMÉ. — De Château-Thierry à Épernay. — Les cerisaiés et les conserves de cerises. — Dormans. —

Châtillon-sur-Marne. — Damery. — Le château de Boursault. — D'Oiry à Vertus. — Cramant et Avize. — Vertus. — Les falaises et le vignoble. — Le mont Cormont. — Le mont Aimé. — Les marais de Saint-Gond et le champ de bataille. — Fère-Champenoise.

#### LISTE DES CARTES

Noyon et ses environs. — Soissons et ses environs. — Le Laonnais. — Laon et ses faubourgs. — La Thiérache et les centres de la vannerie. — Le familistère de Guise. — L'Oise à Guise. — Coucy-le-Château et Saint-Gobain. — Reims. — Épernay et Ay. — Le vignoble champenois. — Les « montagnes » de Reims et de Vertus. — Mourmelon-le-Grand et baraquements du camp de Châlons. — Châlons. — Le Porcien. — Mézières, Charleville et Mohon. — Confluent de la Meuse et de la Goutelle. — Les gorges de la Meuse, de Charleville à Givet. — La Meuse, des Dames de Meuse à Fumay. — Givet. — Rocroi et ses environs. — Champ de bataille de Sedan.

Ce volume, que d'autres vont suivre incessamment, fait juger de l'ardeur et de la persévérance apportées par M. Ardouin-Dumazet dans cette œuvre désormais classique, telle qu'il n'en fut conçu de pareille dans aucun autre pays.

Certes, les géographies de la France ne manquent pas ; mais elles sont ou des compilations de documents, ou des œuvres collectives d'écrivains qui ne pouvaient suivre rigoureusement le même plan, ni surtout posséder une vue d'ensemble et des moyens de comparaison. C'est la France entière, dans sa vie intime, dans son activité commerciale et agricole, dans ses paysages si divers, dans ses souvenirs aussi, qu'un écrivain possédé d'une vive passion pour son pays veut nous faire connaître.

Comme nous le disions en annonçant les volumes précédents, M. Ardouin-Dumazet, dédaigneux des sentiers battus, s'est imposé la tâche de décrire la France d'après ses impressions personnelles, et non en compilant les publications antérieures. Il ne décrit que ce qu'il a vu, les cultures et les industries étudiées sur place, les sites célèbres, comme aussi les coins de terre ignorés, découvertes inattendues auxquelles l'a conduit le hasard dans ses courses,

D'un style toujours clair, alerte et vivant, où l'on sent passer un profond amour pour la terre de France, l'aimable touriste promène le lecteur avec lui, l'oblige à s'intéresser à la vie du paysan et de l'ouvrier ; telles de ses pages sur le Morvan, La Touraine, les Alpes, les îles de l'Océan et de la Manche ont été citées partout. Depuis lors, ses descriptions des Cévennes septentrionales, des Alpes, de l'admirable vallée du Rhône, des lumineux paysages de Provence et de la Corse ont eu la même fortune.

Pour tous, le nom d'Ardouin-Dumazet et le « **Voyage en France** » sont désormais inséparables. Nous avons cité déjà le mot de ce professeur d'une de nos grandes Universités, disant qu'il voyait là pour la première fois « une **géographie nationale** vraiment digne de ce nom, autant sous le rapport des recherches nouvelles et inattendues, que de la méthode d'exposition, et qui laisse bien loin derrière elle tout ce qui a été tenté dans ce genre ; — en un mot, une œuvre moderne dans la meilleure acception du terme ».

Et le rapporteur du prix Félix Fournier attribué au « **Voyage en France** » par la Société de géographie de Paris a pu dire :

« M. Ardouin-Dumazet s'efforça donc de faire une étude sérieuse, très documentée et très au courant, en s'appuyant non pas seulement sur ce qui avait été écrit avant lui, mais en allant sur place, en consultant les industriels, les commerçants, les propriétaires, tous ceux, en un mot, qui étaient en état de lui fournir des renseignements vécus. On sent tout ce qu'il faut d'esprit critique et d'indépendance pour ne pas se laisser influencer, pour négliger les querelles locales, les amours-propres froissés et ne retenir de ces informations, souvent oiseuses et interminables, que le trait décisif et l'argument qui porte.

« Ce n'est plus ici le sec et fastidieux résumé d'un auteur qui abrège des documents officiels, c'est l'impartial exposé d'efforts personnels encore tout vibrants de la lutte, et cela donne au style, avec une frame solide, une intensité de vie, une propriété d'expression qui sont la caractéristique même de cet ouvrage. »

---

Voici le plan complet du « **Voyage en France** », avec le sommaire des chapitres pour chacun des volumes parus ou en préparation :

## **Volumes parus :**

### **RÉGION DU CENTRE**

**1<sup>re</sup> SÉRIE : LE MORVAN, LE VAL DE LOIRE, LE PERCHE.** — Le flottage en Morvan — les bûcherons du Nivernais — au pays des nourrices — le Nivernais industriel — le Nivernais pastoral — une usine nationale (Guérisny) — Gien et la Puisaye — la Sologne — paysages solognots — les colons de Sologne — la Sologne berrichonne — le safran en Gâtinais — Orléans — les roses d'Olivet — les troglodytes du Vendômois — les vignes du val de Loire — la capitale des tanneurs — la Champagne tourangelle — Rabelais, guide en Touraine — la réglisse — la Touraine industrielle — Mettray — le Perche — le percheron en Amérique — le Grand-Perche — les forêts du Perche — la vallée de la Sarthe — ce que deviennent les hêtres — la Flèche et le pays fléchois. — 380 pages avec 19 cartes ou croquis.

**2<sup>e</sup> SÉRIE : DES ALPES MANCELLES A LA LOIRE MARITIME.** — Les Alpes mancelles — le pavé de Paris — la Champagne mancelle — Sablé et ses marbres — Laval et Port-du-Salut — chez les Chouans — dans la Mayenne — l'agriculture dans le Bas-Maine — aiguilles et épingles — le point d'Alençon — le Camembert — Fiers — la Suisse normande — Angers et les ardoisières — ardoises et primeurs — le guignolet et le vin d'Anjou — Saumur — la bijouterie religieuse — le Bocage vendéen — sur la Loire, d'Angers à Nantes — Grand-Jouan — Glisson et les lacs de l'Erdre — le lac de Grand-Lieu — la Loire, de Nantes à Paimbœuf. — 370 pages avec 20 cartes ou croquis.

*(Ces deux volumes ont été couronnés par l'Académie française dès leur apparition.)*

### **LITTORAL ATLANTIQUE**

**3<sup>e</sup> SÉRIE : I. D'ARCACHON A BELLE-ISLE.** — L'île aux Oiseaux — la Seudre et les îles de Marennes — l'île d'Oleron — île d'Aix — île Madame et Brouage — île de Ré — île d'Yeu — île de Noirmoutier — de l'île de Bouin à Saint-Nazaire — archipel de la Grande-Brière — île Dumet et la presqu'île du Croisic — Belle-Isle-en-Mer. — 318 pages avec 19 cartes ou croquis.

4° SÉRIE : II. D'HOËDIC A OUESSANT. — Ile d'Houat — La Charte des îles bretonnes — île d'Hoëdic — le Morbihan et la presqu'île de Rhnys — île aux Moines — petites îles du Morbihan — îles d'Ars et d'Ilur — île de Groix — île Chevalier et île Tudy — archipel des Glénans — la ville close de Concarneau — île de Sein — archipel d'Ouessant : I. de Beniguet à Molène — II. l'île d'Ouessant — îles de la rade de Brest. — 322 pages avec 25 cartes ou croquis.

## RÉGION DU NORD-OUEST

5° SÉRIE : ILES FRANÇAISES DE LA MANCHE ET BRETAGNE PÉNINSULAIRE. — Les îles de l'Aber-Vrac'h — île de Siec — île de Batz — Morlaix et son archipel — les Sept-Îles — île Grande (Ènès Meur) et son archipel — archipel de Saint-Gildas — les îles d'Er — archipel de Bréhat — le Goëlle et le Penthièvre — au berceau de la Tour-d'Auvergne — en Cornouailles — au pays de Brizeux — Bretagne celtique, Bretagne française — Mi-Voie et Brocéliande — de Vitré au mont Saint-Michel — la Hollande de Normandie — Saint-Malo, la Rance et Dinan — Granville, les Chausey et les Minquiers. — 377 pages avec 26 cartes ou croquis.

6° SÉRIE : COTENTIN, BASSE-NORMANDIE, PAYS D'AUGE, HAUTE-NORMANDIE, PAYS DE CAUX. — Une ville de chaudronniers — les Vaux-de-Vire — la Déroute et les lignes de Carentan — le duché de Coigny — la Hougue — Cherbourg et la Hague — Bayeux et le Bessin — la campagne de Caen — la foire de Guibray — du Bocage à la mer — le littoral du Calvados — la vallée d'Auge — en Lieuvin — Trouville et la Côte-de-Grâce — le marais Vernier et la Risle — Évreux et le Saint-André — tringlots et enfants de troupe — les draps d'Elbeuf — de l'Avre à la Risle — de la Risle à l'Andelle — Rouen — le royaume d'Yvetot — le Mascaret — le Havre. — 429 pages avec 29 cartes ou croquis.

## RÉGION DU SUD-EST

7° SÉRIE : LA RÉGION LYONNAISE : LYON, MONTS DU LYONNAIS ET DU FOREZ. — Lyon — rôle social de Lyon — à travers Lyon — la Croix-Rousse et Vaise — du Gourguillon au mont d'Or — la plaine du Dauphiné — Vienne et le pays des cerises — le mont Pilat — les monts du Lyonnais — de Vichy à Thiers — de Thiers à Pierre-sur-Haute —

Montbrison, la plaine du Forez et Saint-Galmier — les monts de Tarare — le col des Sauvages et Thizy — Cours et Roanne — le berceau de Félix Faure — la diligence des Écharmeaux — le Beaujolais et la foire de Montmerle — Teinturiers et tireurs d'or. — 344 pages avec 19 cartes ou croquis.

8<sup>e</sup> SÉRIE : LE RHONE DU LÉMAN A LA MER : DOMBES, VALROMEY ET BUGEY, BAS-DAUPHINÉ, SAVOIE RHODANIEUNE, LA CAMARGUE. — En Dombes — la Bresse et le Bugey — la corne et le celluloid — Saint-Claude et ses pipes — la Valserine et la perte du Rhône — le Valromey et Belley — les lacs du Bas-Bugey — les Balmes viennoises — l'île de Grémieu — la Hollande du Dauphiné — du lac d'Aiguebelette au lac du Bourget — le lac d'Annecy — Albertville et l'Arly — les horlogers de Cluses — le Rhône de Bellégarde à Seyssel — les défilés de Pierre-Châtel — Villebois et le Sault du Rhône — le Rhône, de Lyon à Valence — le Rhône, de Valence à la mer — en Camargue — les Saintes-Maries-de-la-Mer — les vignobles et les troupeaux. 325 pages avec 22 cartes ou croquis.

9<sup>e</sup> SÉRIE : BAS-DAUPHINÉ : VIENNOIS, GRAISIVAUDAN, OISANS, DIOIS ET VALENTINOIS. — Le lac de Paladru et la Fure — du Rhône à la Morge — la noix de Grenoble — Voiron et la Chartreuse — Grenoble — de Grenoble à la Mure — la Mateysine et Vizille — Uriage, le Pont-de-Claix — l'Oisans — en Graisivaudan — le pays du gratin — Tournon, Tain et l'Ermitage — le Valentinois — Crest et la Drôme — le chemin de fer du col de Cabres — les premiers oliviers — Dieulefit et la forêt de Saou — le Vercors — le Royannais — les Quatre-Montagnes — 357 pages avec 23 cartes ou croquis.

10<sup>e</sup> SÉRIE : LES ALPES DU LÉMAN A LA DURANCE. — Les chasseurs alpins — en Tarentaise — en Maurienne — dans les Bauges — le Genevois — le Léman français — du Faucigny en Chablais — des Dranses au mont Blanc — les alpages de Roselend — le poste des Chapieux — la redoute ruinée du petit Saint-Bernard — au mont Iseran — au pied du mont Genis — une caravane militaire — le Briançonnais — du mont Genève au val de Névache — en Vallouise — le Queyras — les Barcelonnettes au Mexique — les défenses de l'Ubaye — Embrun et Gap — du Champsaur en Volgodemard — en Dévoluy — du Trièves en Valbonnais. — 374 pages avec 25 cartes ou croquis.

11<sup>e</sup> SÉRIE : FOREZ, VIVARAIS, TRICASTIN ET COMTAT-VENAISSIN. — La vallée du Gier — lacets et cuirasses — les armuriers de Saint-Étienne

— rubaniers et cyclopes — le pays des serruriers — la vallée de l'Ondaine — Annonay et la Déôme — le Meygal — la Genève du Vivarais — du Rhône aux Boutières — sous les mûriers de Privas — de Viviers à Vals — le Pradel et le Teil — en Tricastin — l'enclave de Valréas et les Baronnies — les dentelles de Gigondas — le Pont-Saint-Esprit — la principauté d'Orange — Carpentras — au mont Ventoux — en Avignon — la fontaine de Vaucluse — les melons de Cavaillon. — 362 pages avec 25 cartes ou croquis.

12<sup>e</sup> SÉRIE : ALPES DE PROVENCE ET ALPES MARITIMES. — Au pays de Tartarin — la foire de Beaucaire — Uzès et le pont du Gard — les huiles de Salon — Noël chez Mistral — le félibrige et Saint-Remy-de-Provence — des Alpilles en Arles — d'Arles en Crau — au pied du Luberon — les pénitents des Mées — la vallée du Buech — de Gap à Digne — les brignoles de Barrême — les amandiers de Valensole — les faïences de Moustiers — le Plateau du Var — Aix-en-Provence — les champs de Pourrières — du Carami à l'Argens — de Draguignan à Grasse — les parfums de Grasse — de Menton aux Mille-Fourches — la Vésubie — la Tinée — les gorges du Var — du Var à l'Ubaye. — 382 pages avec 30 cartes ou croquis et une grande carte des Alpes françaises hors texte.

13<sup>e</sup> SÉRIE : LA PROVENCE MARITIME. — La petite mer de Berre — les Bourdigues de Caronte — de Roquefavour au Pilon-du-Roi — les mines de Fuveau — les câpriers de Roquevaire — à travers Marseille — les ports de Marseille — du vieux Marseille aux cabanons — de la Ciotat aux calanques — Toulon — la rade de Toulon — la batterie des Hommes sans peur — de l'archipel des Embiez aux gorges d'Ollioules — les cerisiers de Solliès-Pont — Hyères et les Maurettes — les Isles d'Or : Giens et Porquerolles, Bagaud, Port-Cros et le Levant — des Maures à Saint-Tropez — traversée nocturne des Maures — au pied de l'Estérel — Cannes et Antibes — les îles de Lérins — Nice — Nice-Cosmopolis — Nice, camp retranché — de Nice à Monaco — Menton et la frontière. — 405 pages avec 28 cartes ou croquis.

14<sup>e</sup> SÉRIE : LA CORSE. — La Balagne — Calvi et la Balagne déserte — la Tartagine et Corté — de Tavignano à Penticia — la Gravone et Ajaccio — autour d'Ajaccio — la Cinarca — une colonie grecque — les cédratiers des calanches — une vallée travailleuse (Porto) — dans la forêt corse — le Niolo — les gorges du Golo — Mariana et la Casinca — la Castagniecia — autour de Bastia — le cap Corse — de Marseille

à Sartène — les bouches de Bonifacio — une vendetta (Porto-Vecchio) — le Fiumorbo — un essai de grande culture — l'immigration lucquoise — la vallée du Tavignano — l'avenir de la Corse. — 320 pages avec 27 cartes ou croquis, 7 vues et une planche hors texte.

## FIN DU LITTORAL ATLANTIQUE ET BEAUCE

15<sup>e</sup> SÉRIE : LES CHARENTES ET LA PLAINE POITEVINE. — Le pays d'Angoumois — les papiers d'Angoulême — au pays des colporteurs — les merveilles de la Braconne — les sources de la Touvre — la fonderie nationale de Ruelle — de la Charente au Nè — la Champagne de Cognac — les eaux-de-vie de Cognac — les Pays-Bas de Jarnac — dans les Fins-Bois — le Confolentais — de la Tardoire à la Dronne — la double Saintongeaise — la Charente maritime (de Saintes à Rochefort) — La Rochelle — les vignes et les laiteries de l'Aunis — les bouchots à moules — Niort et la plaine poitevine — l'école militaire de Saint-Maixent — les protestants du Poitou — les mulets de Melle. — 385 pages avec 26 cartes ou croquis.

16<sup>e</sup> SÉRIE : DE VENDÉE EN BEAUCE. — La vallée de la Vonne à Sanxay — de Lusignan à Poitiers — les armes blanches de Châtellerault — en Mirebalais — Oiron et Thouars — la Vendée historique — les Alpes vendéennes — le Bocage vendéen — la forêt de Vouvant — les marais de la Sèvre Niortaise — le Marais vendéen — Luçon et son marais — l'estuaire du Lay — la Vendée moderne — le pays d'Olonne — de la Loire à la Vie — de Bressuire en Gâtine — le Thouet et l'École de Saumur — au pays de Rabelais — de Tours au pays de Ronsard — la Beauce dunoise et Blois — les champs de bataille de la Beauce — la Beauce chartraine — Perche-Gouët, Thimerais et Drouais. — 388 pages avec 30 cartes ou croquis.

## RÉGION DU NORD

17<sup>e</sup> SÉRIE : LITTORAL DU PAYS DE CAUX, VEXIN, BASSE-PICARDIE. — Les falaises de Caux — Dieppe et la vallée de la Scie — de vailleuse en vailleuse — l'Aliermont — le pays de Bray — en Vexin — les tabletiers de Méru — les éventailistes au village — le pays de Thelle — Beauvais — les opticiens du Thérain — la vallée dorée — de la Brèche à la Noye — les tourbières de Picardie — Amiens — dans les hortilonnages — les bonnetiers du Santerre — pendant les manœuvres —

l'Amiénois et la vallée de la Bresle — les dernières falaises — les seruriers de Vimeu — d'Escarbotin à la baie de Somme. — 398 pages avec 24 cartes ou croquis.

18<sup>e</sup> SÉRIE : FLANDRE ET LITTORAL DU NORD. — Roubaix — la forteresse du collectivisme — Tourcoing et le Ferrain — le Val de Lys — le vieux Lille — le nouveau Lille — mœurs lilloises — la Flandre guerrière — l'agriculture dans le Nord — les villes industrielles de la Lys — la Flandre flamingante — les monts de Flandres — les Moères — Dunkerque et son port — la pêche à Islande — Fort-Mardyck et Gravelines — dans les Wateringues — en Morinie — Langle, Bredenarde et Pays reconquis — la fabrication des tulles — en Boulonnais — Boulogne et ses plumes métalliques — la côte boulonnaise — de la Canche à l'Authie — le Marquenterre et le Ponthieu — le cheval boulonnais. — 456 pages avec 30 cartes ou croquis.

19<sup>e</sup> SÉRIE : ARTOIS, CAMBRÉSIS ET HAINAUT. — Les sources de la Somme — le champ de bataille de Saint-Quentin — la vallée de l'Omignon — de la Somme à l'Ancre — le pays des phosphates — la Nièvre picarde — le pays d'Arras — Azincourt, Enguinegatte et Théroouanne — le pays noir de Béthune — l'armée au pays noir — Alleu, Weppes et Escrebieux — Bapaume et la source de l'Escaut — En Cambrésis — Caudry et le canton de Clary — Cambrai — la plus grande sucrerie du monde — en Ostrevent — de la Scarpe à l'Escaut — le pays noir d'Anzin — Valenciennes et le Hainaut — la vallée de la Sambre — la vallée de la Solre — Fourmies — la trouée de l'Oise. — 398 pages avec 28 cartes ou croquis.

## RÉGION DE L'EST

20<sup>e</sup> SÉRIE : HAUTE-PICARDIE, CHAMPAGNE RÉMOISE ET ARDENNES. — En Noyonnais — en Soissonnais — en Laonnais — les vanniers de la Thiérache — le familistère de Guise — la vallée de l'Oise et Saint-Gobain — Coucy et le Tardenois — Reims — Épernay et le vignoble d'Ay — la montagne de Reims et ses vins — le camp de Châlons — les Champs catalauniques — le Rethelois et le Porcien — entrée dans l'Ardenne — le royaume de la quincaillerie — la principauté de Château-Regnault — les Dames de Meuse — les Givets — Rocroi et le cheval ardennais — le champ de bataille de Sedan — Sedan industriel et ses annexes — de l'Argonne en Champagne pouilleuse — la héronnière du Grand-Écurey — Vertus et le mont Aimé. — 401 pages avec 22 cartes ou croquis.

## Sous presse :

21<sup>e</sup> SÉRIE : LA LORRAINE. — DE L'AUBE A LA MOSELLE (HAUTE-CHAMPAGNE ; BASSE-LORRAINE). — Les bonnetiers de Troyes — la vallée de l'Aube — le pays d'Othe — le pays du fer — en Bassigny — le plateau de Langres — dans les Faucilles — la vallée de la Chiers — le camp retranché de Verdun — en Woëvre — les confitures de Bar-le-Duc — les opticiens de Ligny — les madeleines de Commercy — de Vaucouleurs à Domremy — le pays de Longwy — en vue de Metz — la vallée de la Seille — de Nancy à Avricourt — le camp retranché de Toul — la vallée de la Meurthe — les violons de Mirecourt — la source de la Saône — Épinal — la vallée de la Mortagne — du Donon à Saint-Dié — Gérardmer et Longemer — le Val-d'Ajol — la Moselotte et le Hohneck — au ballon de Servance — le ballon d'Alsace et Giromagny — la trouée de Belfort.

La collection complète comprendra 33 volumes :

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 22. FRANCHE-COMTÉ.                | 28. LE GOLFE DU LION.                               |
| 23. BOURGOGNE.                    | 29. LES PYRÉNÉES.                                   |
| 24. BERRY ET BOURBONNAIS.         | 30. VALLEE DE LA GARONNE.                           |
| 25. MARCHE, LIMOUSIN ET PÉRIGORD. | 31. GASCOGNE.                                       |
| 26. AUVERGNE ET VELAY.            | 32. ILE-DE-FRANCE.                                  |
| 27. QUERCY, ROUERGUE ET GÉVAUDAN. | 33. TABLE GÉNÉRALE ET TABLEAU DE LA FRANCE MODERNE. |

Tel sera ce « **Voyage en France** », ouvrage d'un si puissant intérêt, conçu sur un plan original, établi et mené à bonne fin par un seul écrivain, ce qui lui assure une unité de vues absolue. Jamais travail plus considérable n'a été tenté pour l'ensemble de notre pays.

Octobre 1899.

*Les Éditeurs,*

**BERGER-LEVRAULT ET C<sup>ie</sup>.**

---

ARDOUIN-DUMAZET

---

# VOYAGE EN FRANCE

COURONNÉ PAR L'ACADÉMIE FRANÇAISE

LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES ET LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS

---

## VINGT VOLUMES PARUS

- 1<sup>re</sup> série* : Le Morvan, le Val de Loire et le Perche. 2<sup>e</sup> édition. — Avec 19 cartes.
- 2<sup>e</sup> série* : Des Alpes mancelles à la Loire maritime. 2<sup>e</sup> édition. — Avec 20 cartes.
- 3<sup>e</sup> série* : Les Îles de l'Atlantique : I. D'Arcachon à Belle-Isle. — Avec 19 cartes.
- 4<sup>e</sup> série* : Les Îles de l'Atlantique : II. D'Hoëdic à Ouessant. — Avec 25 cartes.
- 5<sup>e</sup> série* : Les Îles françaises de la Manche et Bretagne péninsulaire. — Avec 26 cartes.
- 6<sup>e</sup> série* : Cotentin, Basse-Normandie, Pays d'Auge, Haute-Normandie, Pays de Caux. — Avec 29 cartes.
- 7<sup>e</sup> série* : La Région lyonnaise : Lyon, Monts du Lyonnais et du Forez. 2<sup>e</sup> édition. — Avec 19 cartes.
- 8<sup>e</sup> série* : Le Rhône du Léman à la mer : Dombes, Valromey, Bugey, Bas-Dauphiné, Savoie rhodanienne, La Camargue. — Avec 22 cartes.
- 9<sup>e</sup> série* : Bas-Dauphiné : Viennois, Graisivaudan, Oisans, Diois et Valentinois. — Avec 23 cartes.
- 10<sup>e</sup> série* : Les Alpes du Léman à la Durance. Nos Chasseurs alpins. — Avec 25 cartes.
- 11<sup>e</sup> série* : Forez, Vivarais, Tricastin et Comtat-Venaissin. — Avec 25 cartes.
- 12<sup>e</sup> série* : Les Alpes de Provence et les Alpes maritimes. — Avec 30 cartes et une grande carte des Alpes, hors texte.
- 13<sup>e</sup> série* : La Provence maritime. 2<sup>e</sup> édition. — Avec 28 cartes.
- 14<sup>e</sup> série* : La Corse. — Avec 27 cartes, 7 vues et 1 planche hors texte.
- 15<sup>e</sup> série* : Les Charentes et la Plaine poitevine. — Avec 26 cartes.
- 16<sup>e</sup> série* : De Vendée en Beauce : Haut-Poitou, Bocage, Marais, Vendée, Gâtine, Touraine, Beauce. — Avec 30 cartes.
- 17<sup>e</sup> série* : Littoral de Caux et Picardie : Dieppe, l'Alhiermont, Pays de Bray, Vexin, Pays de Thelle, Santerre, Vermandois, Vallée de la Somme, Vimeu, Ponthieu. — Avec 24 cartes.
- 18<sup>e</sup> série* : Région du Nord : I. Flandre et littoral du Nord. — Avec 30 cartes.
- 19<sup>e</sup> série* : Région du Nord : II. Artois, Cambrésis et Hainaut. — Avec 28 cartes.
- 20<sup>e</sup> série* : Haute-Picardie, Champagne rémoise et Ardennes. — Avec 22 cartes.

### SOUS PRESSE :

- 21<sup>e</sup> série* : La Lorraine. — De l'Aube à la Moselle (Haute-Champagne, Basse-Lorraine).
- 

Chaque volume in-12, d'environ 380 pages, avec cartes, broché 3 fr. 50 c.  
— Élegamment cartonné en toile souple, tête rouge. . . 4 fr.

La collection complète comprendra 33 volumes. — Le prospectus détaillé (brochure de 12 pages) des volumes parus ou à paraître dans cette collection est envoyé sur demande.

PUBLICATIONS DE L'OFFICE DU TRAVAIL (*suite*).

- Étude statistique des Accidents du travail**, d'après les rapports officiels sur l'assurance obligatoire en Allemagne et en Autriche. 1893. 1 volume de 124 pages. . . . . 4 fr. 50 c.
- Résultats financiers de l'Assurance obligatoire contre les accidents du travail en Allemagne et en Autriche.** 1893. 1 volume de 110 pages. . . . . 4 fr. 50 c.
- Résultats statistiques de l'Assurance obligatoire contre la maladie en Allemagne.** 1 volume de 134 pages. . . . . 4 fr. 50 c.
- Résultats statistiques de l'Assurance contre la maladie en Autriche.** 1893. 1 volume de 147 pages. . . . . 4 fr. 50 c.
- Étude sur les derniers résultats des Assurances sociales en Allemagne et en Autriche-Hongrie :**
- 1<sup>re</sup> partie : *Accidents*. 1894. 1 volume de 180 pages. . . 4 fr. 50 c.
- 2<sup>e</sup> partie : *Maladie, invalidité, vieillesse*. 1895. 1 volume de 229 pages. . . . . 2 fr.
- 

**Statistique des Grèves et des recours à la conciliation et à l'arbitrage.**

- **Années 1890-1891.** 1 volume grand in-8 de 123 pages. 4 fr. 50 c.
- **1892.** 1 volume de 186 pages. . . . . 4 fr. 50 c.
- **1893.** 1 volume de 425 pages (*Epuisé*). . . . . 3 fr. 50 c.
- **1894.** 1 volume de 304 pages. . . . . 3 fr.
- **1895.** 1 volume de 352 pages. . . . . 3 fr.
- **1896.** 1 volume de 374 pages. . . . . 3 fr.
- **1897.** 1 volume de 320 pages, broché. . . . . 3 fr.
- 

- Commentaire de la loi sur les Syndicats professionnels**, par BRUNOT, chef du cabinet du sous-secrétaire d'Etat au ministère de l'intérieur. 1885. 1 volume in-8° de 486 pages, broché. 7 fr. 50 c.
- Annuaire des Syndicats professionnels, industriels, commerciaux et agricoles**, constitués conformément à la loi du 21 mars 1884 en France et en Algérie (Ministère du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes). 9<sup>e</sup> année. 1897. Volume in-8° de 676 pages, broché. . . . . 5 fr.
- Le Travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans l'industrie.** *Commentaire de la loi du 2 novembre 1892*, par M. Louis BOUQUET, sous-directeur au Ministère du commerce et de l'industrie, secrétaire de la Commission supérieure du travail dans l'industrie. 3<sup>e</sup> édition définitive. 1893. Un volume in-8°, de 450 pages, broché. 6 fr. — Relié en percaline. . . . . 7 fr.
- Code annoté de la Réglementation du travail dans l'industrie**, par MM. DUPRAT, rédacteur au ministère des travaux publics, et A. SAILLAUD, officier de l'instruction publique, sous-chef de Bureau au ministère de l'agriculture. 1897. Un volume in-8° de 300 pages, broché. 5 fr. — Relié en percaline. . . . . 6 fr. 50 c.
- Bulletin de l'Inspection du Travail.** Publication du Ministère du commerce et de l'industrie, paraissant tous les deux mois par fascicules in-8° d'étendue variable. 7<sup>e</sup> année. 1899. Prix par an : Paris et départements, 6 fr. — Union postale. . . . . 8 fr. 50 c.
- Prix du fascicule. . . . . 4 fr. 25 c.

BERGER-LEVRAULT ET C<sup>ie</sup>, LIBRAIRES-ÉDITEURS  
PARIS, 5, rue des Beaux-Arts. — 18, rue des Glacis, NANCY.

---

## CONCILIATION ET ARBITRAGE

DANS

LE BASSIN HOUILLER DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS (1889-1898)

Par Ed. LOZÉ

1899. Brochure in-8 de 86 pages. . . . . 2 fr.

---

## LOIS SOCIALES

RECUEIL DES TEXTES DE LA LÉGISLATION SOCIALE DE LA FRANCE

Par J. CHAILLEY-BERT et A. FONTAINE

*Nouveau tirage, augmenté d'un supplément donnant les textes de 1895*

Un beau volume grand in-8 de 452 pages, broché. . . . . 12 fr.

*Deuxième supplément, donnant les textes de 1896, de 1897 et du  
1<sup>er</sup> semestre 1898. Brochure gr. in-8 de 46 pages. Prix . . . . . 2 fr.*

---

## LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

COMMENTAIRE DE LA LOI DU 9 AVRIL 1898

ET DES RÉGLEMENTS D'ADMINISTRATION PUBLIQUE AFFÉRENTS A CETTE LOI

AVEC DES APERÇUS SUR LA LÉGISLATION ÉTRANGÈRE

Par Ed. SERRE

CONSEILLER A LA COUR DE CASSATION

Un volume in-8. Broché. . 6 fr. — Relié en percaline. . 7 fr. 50 c.

---

## L'AGRICULTURE ET LES QUESTIONS SOCIALES

Par M. DARBOT, sénateur

1899. Un volume grand in-8 de 396 pages, broché. . . . . 5 fr.

---

*En préparation :*

**Les Sociétés de secours mutuels.** Commentaire de la loi du  
1<sup>er</sup> avril 1898, par J. BARBERET, chef de bureau au Ministère de l'in-  
térieur. Un volume in-8.





HF.

A6778v

214458

Author Ardouin-Dumazet, Victor Eugene

Title Voyage en France. Vol.18.

Author

Title

University of Toronto  
Library

DO NOT  
REMOVE  
THE  
CARD  
FROM  
THIS  
POCKET

Acme Library Card Pocket  
Under Pat "Ref. Index File"  
Made by LIBRARY BUREAU

