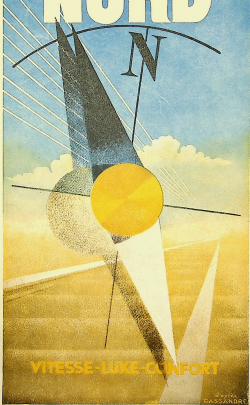


LIVRET GUIDE OFFICIEL

CHEMIN DE FER

DU

NORD



VITESSE-LUXE-CONFORT

© 1934
GASSANDRE



RENAULT

LIVRET-GUIDE OFFICIEL

CHEMIN DE FER DU NORD

et Société de Transports Auxiliaires
de la Région du Nord
(S. T. A. R. N.)

ANNÉE 1935

E. BAUDELLOT & C^{IE}

— IMPRIMERIES-ÉDITEURS —

41, Avenue Reille, Paris (14^e)

LE NORD TOURISTIQUE



DANS notre pays aux aspects si variés, chacun des grands réseaux ferrés a, en quelque sorte, sa caractéristique bien déterminée : selon que l'on veut voir de belles architectures anciennes, se livrer, d'après la saison, aux joies de l'alpinisme ou à celles des sports de la neige et de la glace, ou encore, tout simplement, se reposer sous des cieux plus ardents que ceux des provinces septentrionales ou de la région parisienne, l'on empruntera les express de telle ou telle grande ligne. Le réseau du Nord a, au point de vue touristique, un domaine double, pour ne rien dire de la triste prérogative qu'il partage, avec celui de l'Est, de desservir la zone des champs de bataille de la Grande Guerre : d'une part, il donne accès à nombre de cités vénérables qui, en dépit des destructions dont plusieurs ont été victimes de 1914 à 1918, continuent à être des villes d'art célèbres, méritant d'être visitées à loisir pour tous les amateurs historiques qu'évoquent leurs monuments, tandis que leurs musées renferment de superbes galeries de tableaux et de sculptures dont certaines pièces sont des chefs-d'œuvre de tout premier ordre; et, d'autre part, il dessert tout un chapelet de stations balnéaires, dont le nombre va sans cesse grandissant au même temps que leur importance, et qui en constituent en quelque sorte la parure extérieure.

Ce que sont ces stations, les avantages qu'elles présentent, chacun le sait, plus ou moins.

De la frontière belge au Tréport, on en compte une cinquantaine, dont quelques-unes sont encore dans la période de croissance, mais ne seront pas les moins courues dans quelques années; dont d'autres ont déjà une clientèle bien assise; dont plusieurs, enfin, comptent parmi les plus élégantes, les plus cotées de France, et offrent ce double avantage d'être les moins éloignées de Paris et de toute la partie septentrionale de la France, et, surtout, de posséder un climat dont l'action physiologique et thérapeutique est bien supérieure à celle que l'on rencontre dans les autres stations balnéaires de France. On ne saurait trop insister sur ces deux qualités. Dans un laps de temps qui varie de 2 h. 1/2 à 4 heures selon l'éloignement de la plage, le Parisien se voit transporté de l'asphalte de la capitale sur une de ces magnifiques bandes de sable fin qui bordent presque sans interruption la côte de la Manche, ce qui permet au chef de famille d'aller sans fatigue rejoindre les siens, à la fin de chaque semaine, et jouir lui aussi des bienfaits du séjour à la mer, bienfaits qui sont plus grands là que partout ailleurs du fait que l'air y est toujours frais et vif, d'une pureté exceptionnelle, sans grands écarts de température et fortement aéré, tandis qu'une luminosité intense non dangereuse produit sur l'organisme humain des effets de reconstitution d'une puissance extraordinaire. C'est donc à bon droit que ces plages sont réputées le Paradis des Enfants.

Par ailleurs, le pittoresque ne manque pas sur le réseau du Nord, même ce beau pays de Valois, tout découpé de ravins escarpés et de vallées encaissées où sourdent d'innombrables ruisselons; on y rencontre de belles résidences princières et royales (Chantilly, Villers-Cotterets, Compiègne), quelques-unes des plus jolies forêts de France, de nombreux vestiges des civilisations antiques (monuments mégalithiques de Villers-St-Sépulchre, Doligt, Perquécourt, etc.); arènes de Champigny ou de Senlis, champs romains du Mont St-Pierre, du Mont Ganelon, etc.); d'innombrables édifices civils ou religieux du Moyen-Age et de la Renaissance, au premier rang desquels il suffit de citer la vieille basilique de St-Denis qui joint l'intérêt historique à la valeur artistique et qui fut longtemps la nécropole des rois de France, les cathédrales d'Amiens, de Noyon, de Laon, de St-Quentin, splendides spécimens de l'art gothique et qui comptent parmi les plus belles de notre pays, le château-fort de Comcy — qui n'est plus qu'un souvenir — et celui de Pierrefonds, si magistralement restauré par Viollet-le-Duc, etc. Le réseau a même ses stations thermales : Enghien, Pierrefonds, St-Amand. Il a donc, lui aussi, sa gamme d'attractions si l'on peut dire, à offrir aux voyageurs et dont une place honorable parmi les autres réseaux n'est seul point de vue du tourisme.

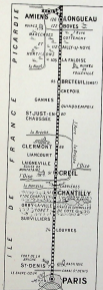
PARIS A DUNKERQUE

ET BRAY-DUNES

par Calais

ITINÉRAIRE I

De PARIS à LONGUEAU



L'intérêt du paysage est souvent fonction de la vitesse du train. En quittant la gare, on peut contempler, pierre par pierre, l'architecture, assez pauvre d'ailleurs, des maisons qui depuis leur construction, regardent passer les trains.

Mais en dépassant le Sacré-Cœur de Montmartre à gauche, puis la basilique Saint-Denis à droite, la locomotive accélère sa marche; elle se dirige vers le nord-est, crache sa fumée sur les épaulements du fort de la Briche et brûle les petites gares de banlieue qui gardent leur troupeau de maisonnettes, sur un tapis gris et poussiéreux. Un bouquet d'arbres s'entête à demeurer vert autour d'un clocher, c'est celui de Louvres où s'avancèrent quelques Allemands en 1914; on ignore souvent que le village possède plusieurs monuments anciens, de vieilles demeures des siècles passés, et que l'église de Surveilliers est digne d'une promenade en banlieue.

Bientôt, en vue des forêts d'Orry à gauche et de Chantilly à droite, on croise Orry-la-Ville, premier pas dans une région touristique très appréciée. Gays et ses étangs. Sur un viaduc on franchit la Thève et, si la saison le permet, on a juste le temps d'apercevoir à droite, parmi les jeunes frondaisons du printemps ou les branches dénudées de l'hiver, le reflet du château de la Reine Blanche dans les eaux des étangs de Commelles.

La gare de Chantilly-Courses est déjà là, sorte de publicité à la ville hippique qu'on devine à peine de la gare des voyageurs.

LE NORD TOURISTIQUE



DANS notre pays aux aspects si variés, chacun des grands réseaux ferrés a, en quelque sorte, sa caractéristique bien déterminée : selon que l'on veut voir de belles architectures anciennes, se livrer, d'après la saison, aux joies de l'alpinisme ou à celles des sports de la neige et de la glace, ou encore, tout simplement, se reposer sous des cieux plus ardents que ceux des provinces septentrionales ou de la région parisienne, l'on empruntera les express de telle ou telle grande ligne. Le réseau du Nord a, au point de vue touristique, un domaine double, pour ne rien dire de la triste prérogative qu'il partage, avec celui de l'Est, de desservir la zone des champs de bataille de la Grande Guerre : d'une part, il donne accès à nombre de cités vénérables qui, en dépit des destructions dont plusieurs ont été victimes de 1914 à 1918, continuent à être des villes d'art célèbres, méritant d'être visitées à loisir pour tous les souvenirs historiques qu'évoquent leurs monuments, tandis que leurs musées renferment de superbes galeries de tableaux et de sculptures dont certaines pièces sont des chefs-d'œuvre de tout premier ordre; et, d'autre part, il dessert tout un chaquet de stations balnéaires, dont le nombre va sans cesse grandissant en même temps que leur importance, et qui en constituent en quelque sorte la parure extérieure.

Ce que sont ces stations, les avantages qu'elles présentent, chacun le sait, plus ou moins.

De la frontière belge au Tréport, on en compte une cinquantaine, dont quelques-unes sont encore dans la période de croissance, mais ne seront pas les moins courues dans quelques années; dont d'autres ont déjà une clientèle bien assise; dont plusieurs, enfin, comptent parmi les plus élégantes, les plus cotées de France, et offrent ce double avantage d'être les moins éloignées de Paris et de toute la partie septentrionale de la France, et, surtout, de posséder un climat dont l'action physiologique et thérapeutique est bien supérieure à celle que l'on rencontre dans les autres stations balnéaires de France. On ne saurait trop insister sur ces deux qualités. Dans un laps de temps qui varie de 2 h. 1/2 à 4 heures selon l'éloignement de la plage, le Parisien se voit transporté de l'asphalte de la capitale sur une de ces magnifiques étendues de sable fin qui bordent presque sans interruption la côte de la Manche, ce qui permet au chef de famille d'aller sans fatigue rejoindre les siens, à la fin de chaque semaine, et jouir lui aussi des bienfaits du séjour à la mer, bienfaits qui sont plus grands là que partout ailleurs du fait que l'air y est toujours frais et vif, d'une pureté exceptionnelle, sans grands écarts de température et fortement oxygéné, tandis qu'une humidité insensée mais non dangereuse produit sur l'organisme humain des effets de reconstitution d'une puissance extraordinaire. C'est donc à bon droit que ces plages sont réputées le Paradis des Enfants.

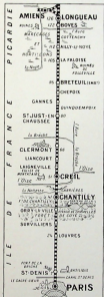
Par ailleurs, le pittoresque ne manque pas sur le réseau du Nord, témoin ce beau pays de Valois, tout découpé de ravins escarpés et de vallons encaissés où sourdent d'innombrables ruisselés; on y rencontre de belles résidences princières et royales (Chantilly, Villers-Cotterets, Compiègne), quelques-unes des plus jolies forêts de France, de nombreux vestiges des civilisations anciennes (monuments mégalithiques de Villers-St-Sépulchre, Doungt, Perquécourt, etc.); arènes de Champlien ou de Senlis, camps romains du Mont St-Pierre, du Mont Ganelon, etc.); d'innombrables édifices civils ou religieux du Moyen-Age et de la Renaissance, au premier rang desquels il suffira de citer la vieille basilique de St-Denis qui joint l'intérêt historique à la valeur artistique et qui fut longtemps la nécropole des rois de France, les cathédrales d'Amiens, de Noyon, de Laon, de St-Quentin, splendides spécimens de l'art gothique et qui comptent parmi les plus belles de notre pays, le château-fort de Coucy — qui n'est plus qu'un souvenir — et celui de Pierrefonds, si magistralement restauré par Viollet-le-Duc, etc. Le réseau a même ses stations thermales : Eughien, Pierrefonds, St-Amand, il a donc, lui aussi, sa gamme d'attractions; et l'on peut dire, à offrir aux voyageurs et tout une place honorable parmi les autres réseaux à ce seul point de vue du tourisme.

PARIS A DUNKERQUE ET BRAY-DUNES

par Calais

ITINÉRAIRE I

De PARIS à LONGUEAU



L'intérêt du paysage est souvent fonction de la vitesse du train. En quittant la gare, on peut contempler, pierre par pierre, l'architecture, assez pauvre d'ailleurs, des maisons qui depuis leur construction, regardent passer les trains.

Mais en dépassant le Sacré-Cœur de Montmartre à gauche, puis la basilique Saint-Denis à droite, la locomotive accélère sa marche: elle se dirige vers le nord-est, crache sa fumée sur les épaulements du fort de la Briche et brûle les petites gares de banlieue qui gardent leur troupeau de maisonnettes, sur un tapis gris et poussiéreux. Un bouquet d'arbres s'élève à demeurer vert autour d'un clocher, c'est celui de Louvres où s'avancèrent quelques Allemands en 1914: on ignore souvent que le village possède plusieurs monuments anciens, de vieilles demeures des siècles passés, et que l'église de Surveilliers est digne d'une promenade en banlieue.

Bientôt, en vue des forêts d'Orry à gauche et de Chantilly à droite, on croise: Orry-la-Ville, premier pas dans une région touristique très appréciée, Coye et ses étangs. Sur un viaduc on franchit la Thève et, si la saison le permet, on a juste le temps d'apercevoir à droite, parmi les jeunes frondaisons du printemps ou les branches dénudées de l'hiver, le reflet du château de la Reine Blanche dans les eaux des étangs de Commelles.

La gare de Chantilly-Courses est déjà la, sorte de publicité à la ville hippique qu'on devine à peine de la gare des voyageurs.

Chantilly. — Qui va de Paris à Lille, à Liège ou à Calais, devant s'arrêter, une fois au moins, au cours de ses voyages, dans cette aimable petite cité dont le château et les collections furent légués à l'Institut par le duc d'Anjou. La République accueillit ce domaine princier où les noms des différents propriétaires : Bouteiller de Senlis, d'Ornement, Montmorency, et Condé sont encore très vivants dans le souvenir des habitants.

Champ de Courses, élevage, entraînement des futures vedettes de Grand Prix, hôtels confortables, golf et tennis sont autant de distractions. La ville s'entoure d'un cadre charmant, varié, qui fait la joie du touriste. Forêt profonde et silencieuse, étangs immobiles, cours d'eau favorables soulignent ce paysage aristocratique d'Ile-de-France.

Le Musée Condé est installé dans la partie du château dite « petit Château ». Sa visite est la joie des collectionneurs : Tableaux de nombreuses écoles, miniatures, dessins de maîtres et portraits, médailles, estampes, émaux, statuettes, bronzes et céramiques garnissent les nombreuses salles des bâtiments admirablement conservés. Une bibliothèque composée de 11.000 volumes et de 25.000 manuscrits peut être également visitée.

Le Musée Condé est ouvert du 1^{er} avril au 15 octobre, de 11 h. à 17 h. Entrées gratuites les jeudis, dimanches et jours de fêtes légales ; payantes, les samedis.

Le parc est ouvert les mêmes jours de 13 h. à 18 h. Musée et parc restent fermés les jours de courses.

Trois expositions temporaires d'ouvrages tirés du Cabinet des Livres et du Cabinet des Dessins seront ouvertes :

- I. Du 17 avril au 28 juin. — Dessins italiens.
- II. Du 29 juin au 29 août. — Estampes anglaises.
- III. Du 1^{er} août au 15 octobre. — Dessins des Chant.

Avant de sortir du château, ne pas manquer d'entrer dans la *Maison de Sylvie*, annexée au musée. Pour les amateurs de jardins, quel plaisir de se promener du *Manoir au Parterre français* ; de la *Terrasse au Grand Degré et au Jardin Anglais*, ici, belles perspectives, égalités et lignes harmonieuses, là, aimable fantaisie et beauté de verdure.

Et si les *Gravées Écuries* rivalisent plus de fière courtoisie, elles valent cependant la visite du touriste qui ne manquera pas d'admirer les vastes proportions du vieux bâtiment.

Ligne automobile STARN permanente Senlis-Chantilly-Luzarches-Montroville-Persan-Beauvoisin et Chantilly, Lamorlaye.

Les dimanches et jours fériés, en été, excursion d'une journée permettant la visite des châteaux de Chantilly et de Compiègne.

En outre, services de desserte des plages de Boran et de l'Île-Adam.

Après la station, des propriétés, aux jardins rattachés, montrent leurs massifs de fleurs alternant avec les écuries rutilantes et vernies où se laisse parfois deviner la tête d'un cheval ou la silhouette d'un lad.

La vallée de la Nonette sépare la forêt de Chantilly de celle d'Halatte. On l'enjambe sur le viaduc de la Canardière duquel le point de vue est très agréable : coin fertile où s'alignent des jardins maraichers, tirés au cordeau. En arrivant à Creil, on abandonne la forêt pour les carrières après avoir traversé l'Oise et dépassé, à gauche, le château et le clocher fortifié de Montataire défendant jadis la vallée du Thérain.

Creil est une ville tranquille ; elle est une réduction des grosses cités industrielles de la ligne. Le dimanche, les cheministes de ses fabrications, de ses forges et de ses verreries cessent de lancer vers le ciel leurs fumées jaunes et grises et sur les bords de l'Oise ou dans les forêts d'Halatte, de Metz et même de Chantilly, vient respirer et se débarrasser tout un peuple de travailleurs.

(Continuation rapide et confortable de et sur Beaumont par automobiles Michelin. — Trajet en 13 minutes.)

Lignes automobiles STARN vers Fleury-les-Forges, Verberie, Senlis.

De Creil à Clermont, on suit la vallée de la Brèche, petit cours d'eau sans histoire, arrosant les gros villages de Laigneville (église des XII^e et XVI^e siècles), de Cauffry et son vieux clocher du XII^e siècle, de Lavancourt et son antique château des ducs de La Rochefoucauld, avant d'atteindre :

Clermont. Au cœur de la vallée de la Brèche, la patrie de Philippe le Bel est une agréable étape de la ligne. Vestiges et bocages servent de toile de fond à l'Éclat de Ville, monument du XII^e s. et à l'église très admirée de Saint-Sauveur.

En quittant la gare, on jouit d'un joli coup d'œil sur la colline et la ville en se tournant vers la gauche.

On abandonne, quelques kilomètres plus loin, cette verte vallée pour entrer dans celle de l'Acre, plus sèche et moins pittoresque. Le paysage perd ici son caractère Ile-de-France; peu à peu la brique a remplacé la pierre dans les constructions et les bois ont fait place à la culture. *Saint-Just-en-Chaussée*, petite bourgade industrielle est au milieu de cette plaine uniforme (*voir Embrouchements p. 37*); les villages se « picardisent ». *Quinquempoix* groupe ses maisons autour d'une église du xvi^e siècle et, toujours à gauche, *Gannes* est un lieu de pèlerinage à N.-D.-de-Bon-Secours.

Le clocher du xii^e siècle de *Chepoix* marque un retour à une nature plus aimable; c'est que la riante vallée de la Noye n'est plus loin. Peu avant de l'atteindre, on aperçoit, à droite, les ruines du château de Folleville.

La *Faloise*, *Ailly-sur-Noye*, *Cottenchy*; autant de villages qui se dissimulent l'été derrière les frondaisons épaisses de leurs bois et qui dévoilent l'hiver leurs étangs et leurs marécages. Le côté gauche de la voie, bordé de jardins maraichers, est un curieux contraste avec le côté droit sur lequel ondulent de basses falaises crayeuses couvertes d'une herbe rare et grise.

Les hortillons d'Amiens avancent jusqu'à *Boves* où l'on peut voir, à gauche, la tour démantelée de son vieux château qui fait dire aux Picards : « Ch'catieu de Boves, belle montre, mais peu d'cose ».

La voie amorce ensuite une large boucle pour éviter Amiens et traverse une partie de la cité des cheminots de Longueau.

De LONGUEAU à AMIENS

Entre Longueau et Amiens, de riches cultures maraichères, coupées çà et là d'étroits canaux, occupent la rive droite de la voie. Ce sont les « Hortillonnages », une des curiosités de la capitale picarde; ces chemins d'eau permettent l'arrivée des légumes vers la ville, à l'aide de grands bachoits plats.

Mais déjà Amiens se profile sur la droite. Avant l'entrée en gare, on voit la cité accroupie aux pieds de sa Cathédrale, la plus célèbre du Nord de la France, l'édifice le plus remarquable.

De la ligne on distingue peu de la ville, seulement des jardins publics alternant avec des tunnels assez courts. Après la gare *Saint-Roch* l'on aperçoit, toujours sur la droite, le parc de la *Hotoie*, dessiné par *Le Nôtre*. (*voir Embrouchements p. 36*).

Amiens, la vieille *Amanturina*, vaut bien une visite. Tous ceux qui s'intéressent à l'archéologie et, en particulier, au style ogival, voudront visiter sa cathédrale du xiii^e siècle conçue selon les plans du célèbre *Robert de Luzarches*. L'harmonie et l'équilibre sont les qualités dominantes de l'édifice surmonté d'une flèche de 67 mètres de haut. Bas-reliefs, portales, tours, statues et surtout *Pisaneur*, piliers « sombres » et vitraux, personnages figés dans une expression tantôt naïve et tantôt désolée, la cathédrale d'Amiens est « un des beaux poèmes mystiques qu'on ait écrit dans la pierre ».

Contre 20 francs

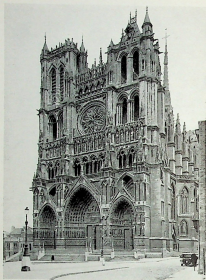
Compte Ch. Post. : E. BAUDELLOT PARIS 26-25.

E. BAUDELLOT, imprimeur et bibliolâtre

41, avenue Reille, Paris-14^e

vous adressera

Les Règles
qui conditionnent
le beau livre typographique



Ct. Amiens

Amiens. — La cathédrale

Sous cette nef grandiose fut célébré le mariage d'Isabeau de Bavière et de Charles VI.

Quel joyau archéologique, si souvent approché et jamais effleuré par les bras allemands au cours de la dernière guerre, la ville ne manque pas de pittoresque pour qui sait chercher.

Son hôpital du xiii^e siècle, et ses contreforts gothiques; ses vieux quartiers sillonnés de ruelles colorées dans lesquelles se reflètent de vénustes maisons; ses antiques demeures telles que : le Logis du Roi et la Maison du Sagittaire de la rue des Vergées.

Actuellement, Amiens est surtout une ville industrielle aux nombreux tissages et teintureries. Ses pittoresques s'élevaient du célèbre puits de canard et des délicieux pâtisseries.

Ville hospitalière, n'ayant pas encore la gaieté des Cités des Flandres, mais possédant cependant comme elles un vieux beffroi du xvi^e siècle qui égaye des heures provinciales. Premier beffroi, première pas vers la Flandre.

D'AMIENS à ABBEVILLE

En sortant de la ville, on remarquera, à droite, les nombreux bocages qui ont remplacé les horillons. A la belle saison, de larges nénuphars jettent leur tache nacré sur les eaux dormantes.

La voie suit la Somme qui va vers son embouchure, saine

d'elle-même, s'étalant largement. A gauche, on aperçoit, après Breuil-les-Amiens, les premières frondaisons de la forêt d'Ailly.

Quelques collines, sortes de buttes, et voici, à gauche, Piequigny, en terrasse, surmonté des ruines d'un château fort du XVI^e siècle et de sa vieille église.

Vers Hangast, la culture reprend peu à peu ses droits et de vastes champs de blé s'étendent à perte de vue.

D'Abbeville à Amiens, des camps romains témoignent du passé agité de cette région à l'apparence si paisible.

Au-dessus de l'Étoile, vers la droite, sur la route de Doullens montant à travers champs, fut un célèbre camp de César.

A Longpré-les-Corps-Saints, on laisse à gauche la fertile vallée de l'Airaines pour continuer vers Abbeville.

Des villages qui ne veulent point avoir les pieds dans l'eau surgissent au-dessus des marécages coupés de cultures. Ça et là un chasseur, guêtré de cuir, sort de son gabion, ou, accoudé aux tourbières, guette le gibier fréquent dans ces parages.

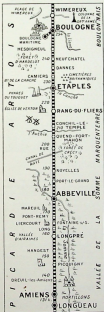
Des petits bourgs picards égayaient la rive droite du fleuve. Long et Coquerel précèdent Pont-Remy, tandis que sur la rive gauche,

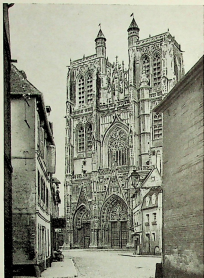
déjà un peu normande par ses prés et ses pommiers, chaque église vaut plus que le rapide coup d'œil qu'on lui jette en passant: Fontaine et son clocher ajouré, Liercourt et son portail du XVI^e s., enfin l'église de Mareuil, monument du XII^e s., très rare dans la région.

Jusqu'à Abbeville, la locomotive jette sa fumée, à droite dans la rangée de peupliers qui longe la Somme, de l'autre côté vers un étroit canal, bordé de saules trapus, qui court le long de la voie. Vertes prairies, souples roseaux et bocages viennent mourir au pied d'une colline allongée, dont le point culminant, le mont de Caubert, se distingue nettement à gauche. De là, la vue sur Abbeville doit être bien jolie.

Avant d'entrer en gare, voici justement qu'on aperçoit, à droite, les tours élevées de l'église Saint-Vulfran (*voir Embrouchements, p. 36*).

Abbeville, du nom latin Abbativilla, était autrefois capitale du Comté de Ponthieu. C'est entre ses murs que se réunirent, sous le commandement de Godfrey de Bouillon, les Croisés du Nord. Par sa situation, elle fut aux XII^e et XIII^e s., tantôt anglaise et tantôt française, et ne réintégra le domaine royal qu'à la fin du XI^e siècle. De nombreux événements historiques s'y déroulèrent: Mariage de Louis XII et de Marie d'Angleterre, signature du traité d'Alliance de François I^{er} et de Wolsey contre Charles Quint, entrée triomphale d'Henri IV après la Ligue, supplice du Chevalier de la Barre en 1766. Fortifiée une première fois par Hugues Capet en 999 puis par Yvain, elle n'a rien conservé de ses remparts.





Abbeville. — Église Saint-Vulfran

La guerre de 1914 a surtout éprouvé la ville dans ses vieilles demeures à pans sculptés et à loges encorbélées : il en reste cependant quelques-unes capables d'intéresser les visiteurs. On remarque également des maisons en briques, assez curieuses, datant du *xv^e* siècle.

Par contre, la collégiale Saint-Vulfran n'a pas souffert du bombardement. Sa façade est un bel ensemble de l'art gothique du *xv^e* siècle et des goûts de la Renaissance. À l'intérieur de l'église, on lira sur la porte cette belle inscription : « *Virgo, au femur, la parie d'amour eue* ». Et on ne s'étonnera plus de trouver, çà et là, aux carrefours de la cité des châteaux et des pécheurs, la statue de la Vierge perchée dans sa niche et toujours très honorée par les Abbevillois.

Abbeville, autrefois port de mer, reçoit encore quelques chalands, grâce au canal de la Somme qui vient doubler le fleuve en son embouchure.

On ne quittera pas la capitale du Ponthieu, mi-marsaude, mi-pirande, sans visiter, à quelques kilomètres, sur la route de Boulogne, l'abbaye de St-Riquier aux origines carolingiennes et qui fit place, après bien des ravages et des guerres, à un édifice du *xv^e* siècle fort bien conservé.

D'ABBEVILLE à BOULOGNE

Après avoir traversé la Somme, canalisée cette fois, on dépasse à droite, niché entre de verts coteaux, Fort-le-Grand qui s'honore de posséder le tombeau de saint Honoré, évêque d'Amiens au

VI^e siècle. On longe à gauche, pendant quinze kilomètres, le delta du fleuve. Delta seulement par le nom, car la patience et le courage des picards ont fait des dunes, des polders et des marais tourbeux, une région de pâturages. Du train, on aperçoit de grands troupeaux dans les prés tandis que, çà et là, la maison du berger ou du bouvier met sa note grise.

À droite, des riches cultures, des jardins maraîchers, annoncent le Marquenterre, véritable triomphe de la terre sur la mer. Déjà, l'air est plus vif et l'on sent l'océan tout près ; il y a plusieurs siècles, il baignait même cette terre fertile qu'on admire aujourd'hui.

À Noyelles (voir *Embranchement*, p. 37), descendent les voyageurs qui se rendent à



Saint-Valery-sur-Somme. — Porte Guillaume

Saint-Valery-sur-Somme. — Perdue dans une oasis de verdure, la petite ville de Saint-Valery, appelée autrefois *Lecouwen*, est la joie des pêcheurs et le plaisir des chasseurs et des pèlerins.

Un petit port de pêche et deux plages favorisées forment la *Forêt* ou *Ville d'Écaze* ; la *Ville Noire* s'étend de romparts aux pierres massives d'où la mer s'échoué sur le pittoresque estuaire de la Somme.

Des villes fleuries font une ceinture aimable aux monuments historiques rappelés le passé glorieux de l'antique et charmanche cité. Au XII^e siècle, Guillaume de Normandie partait de cet humble port à la conquête de l'Angleterre. Neuf, la *Forêt Noire* fut témoin de ses préparatifs. Les Portes d'Écaze, de Noyelles et de Guillaume, la vieille église Saint-Martin, de construction un peu plus récente, ont été immortalisés maintes fois par les peintres et les dessinateurs.

Bouquet et ses mailières ;

Capex. — La plage de Capex, fort étendue, est mi-sable, mi-galets. Très fréquentée pendant la saison, elle conserve cependant son caractère aimablement familial. La municipalité sait retenir les baigneurs par des distractions nombreuses et de bon ton. La pêche et la chasse y sont également favorisées. Ainsi chacun trouve à Capex ce qu'il y vient chercher et prouve sa fidélité à cette charmante station, en y revenant tous les ans.

Brighton-Plage blottie, entre ses dunes de sables, quelques villas et hôtels fréquentés surtout par des cultivés amateurs de solitude et de tranquillité. Un bois de sapins protège la plage des vents du Nord et vient ajouter, à l'air déjà vivifiant, la senteur curative de ses arbres.

Le Crotoy surant des sables le reste de son château fort où fut enfermée Jeanne d'Arc. Situé face à Saint-Valery, la station est également favorisée par la pré-

Grand Casino du Crotoy

Site idéal - Face à la mer
avec Terrasse, Parc, Bosquets et Garage

Toutes les attractions des Grandes Plages

BOULE ET BACCARA

sance de l'estuaire de la Somme, large comme un fleuve d'Amérique. Chasseurs et pêcheurs, amateurs de canards sauvages, de macreuses, de guillemets et de plis s'y donnent rendez-vous dès la mi-juin.

Le séjour au Cotay, grâce à un climat exceptionnellement doux, peut être recommandé même aux nerveux.

Ne pas manquer de visiter le magnifique retable en chêne du *xv^e* siècle qui orne une chapelle de l'église.

Une plage bien abritée des vents froids réunit chaque été les baigneurs dont les villas fleuries jettent leur note gale sur la côte sablonneuse.

Puis la voie continue vers Etaples à travers une région proépre, constituée autrefois de tourbe et de boue noirâtre. Chaque terrain fut utilisé, par l'indigène, selon sa formation. Des maisons de briques rouges mettent leur note gale dans cette verdure sombre tourmentée par les vents du large. Des rangées de petits saules séparent les propriétés auprès desquelles picorent des poules blanches. Sur les routes, des voitures à bâches circulent encore. Le Picard n'abandonne pas volontiers son cheval pour l'auto.

Avant de traverser le canal de Maye, on aperçoit, très loin, sur la droite, la forêt domaniale de Crécy.



Quend-Plage. — Jeux dans le sable.

De la gare, on voit peu le village de Rue, ancienne ville forte, ancien port de mer, capitale du Marquenterre. La ville s'énorgueillit, à juste titre, de sa chapelle du Saint-Esprit dont quelques parties remontent au *xiii^e* siècle. Cette chapelle commémore l'arrivée à Rue, au *xii^e* siècle, d'un navire sans pilote, ayant à bord un crucifix de Palestine pour lequel Louis XI eut, par la suite, un culte particulier.

A Quend, l'on traverse encore une vaste plaine marécageuse où

Situation unique devant la mer

Près de l'église

LE GROTOY

1910

GRAND HOTEL

110 CHAMBRES

EAU COURANTE - ÉLECTRICITÉ - PRIX MODÉRÉS

Pension complète (logement et 3 repas) par jour et par personne :
en Juin, Juillet et Septembre : 25 francs; en Août : 29 francs

Cuisine renommée *100* *100* *100* *100* *100* *100* *100* *100* *Jardin*



Berck. — Vue de la plage

descendent les baigneurs de Fort-Mahon et de Quend-Plage, lieux tranquilles, situés en plaines dunes, stations balnéaires familiales.

A travers le riche Marquenterre on parvient à :

Quend-Plage, autre centre de chasse et de pêche. Une superbe plage de sable fin offre une piste ferme aux voitures et aux bicyclettes.

Abriée de hautes dunes, la végétation croît presque sur le bord de la mer : elle fait un cadre coquet et verdoyant au village qui s'agrandit chaque été pour attirer des hôtes toujours plus nombreux.

Fort-Mahon, la « salubre » pourrait-on dire est une autre plage de sable très étendue qui est la joie des petits et la sécurité des grands. Située à proximité de la baie d'Authie, elle est, de ce fait, très fréquentée par les pêcheurs et les chasseurs qui y trouvent toute l'année des hôtels confortables ouverts, des battes organisées leur permettant de chasser « à la Sauvagine ». Outre cet avantage, la gaité de sa plage, son cadre verdoyant en font une des stations les plus fréquentées du Marquenterre.

Services d'auto-cars d'été reliant la plage de Fort-Mahon à la gare de Quend-Fort-Mahon.

Des pommiers en clos, de grandes fermes picardes construites de la traditionnelle brique rouge, regardent passer le train. Puis l'on croise l'Authie dont on ne peut malheureusement pas apercevoir la baie, mais en descendant à Rang-du-Fliers (*voir Embrouchements, p. 37*), après être passé, à gauche, devant la jolie église de Verton et, à droite, devant les premiers moulins à vent, on peut se rendre à :

Berck-Plage, universellement connue pour son climat et son action souveraine sur les maladies osseuses, est également une plage très fréquentée par les touristes et estivants.

Place de l'Entonnoir -> Tél. 100

BERCK - PLAGES

HOTEL CONTINENTAL

Vue sur Mer -> Chambres avec terrasse - Salle de bains

Eau courante chaude et froide - Chauffage central

Électricité - Garage -> G. CARLIER, propr^e

RESTAURANT DE 1^{er} ORDRE

GRAND CAFÉ BRASSERIE

Apéritifs et Soirées dansantes - Billard - Ping-Pong

←← 25, Avenue de la Gare →→ **BERCK-PLAGE**

AGENCE FRANCIS

FRANCIS DEVORSINE, Propriétaire-Directeur

TÉLÉPHONE 180

←←←←←

RENSEIGNEMENTS

←← GRATUITS →→

←←←←←

LOCATION de Villas et Châteaux
meublés ou non meublés —o—o—o—

—o—o—o— VENTES ET ACHATS
de Villas, Châteaux, Maisons de rapport
et de Fonds de Commerce —o—o—o—

Depuis près d'un siècle, des milliers d'enfants et même d'adultes y trouvent santé et guérison.

Que de chemin parcouru depuis l'époque où *Marianne Kauffert* commença, seule et sans aucun appel moral ni financier, à soigner quelques enfants chétifs.

Pou à pou le monde médical tourna les yeux vers ce coin salubre du globe. Des hôpitaux nombreux y furent construits ainsi que des cliniques et des maisons de santé privées.

Une immense plage de sable fin où les petites voitures traitées par quelque pauvre aliboron peuvent circuler sans crainte, quelle joie pour les malades et aucune terreur pour les bien portants de gagner ce mal redoutablement contagieux, puisque seuls les tuberculeux aigus et ganglionnaires peuvent être traités avec succès sous ce climat maritime.

Tout est organisé de façon à ce que les uns et les autres y trouvent leur compte.

Des fêtes nombreuses sont données pour les allongés tandis que des promenades et des excursions variées tentent les baigneurs : pêche en baie d'Asaïde, le coin le plus nostalgique et pittoresque de la région, visite de la vieille ville de Montreuil et de l'abbaye de Valmoulin, etc., etc.

Berck a droit de cité dans la lutte menée contre la tuberculose, et grâce à une exposition exceptionnelle et une municipalité courageuse et entreprenante, elle a su se garder une réputation saine pour le plaisir de ses fidèles baigneurs.

A quelques kilomètres, Berckmont voit chaque année augmenter le nombre de ses hôtes. Adossés aux dunes couvertes d'oyats, les villas se groupent devant la plage de beau sable fin. Certains allongés l'ont adoptée pour son calme et sa tranquillité.

Services de correspondance automobile STARN à la gare de Rang-du-Fliers, pendant l'été.

Et plus loin, Stella-Plage, au bord de la forêt de Touquet sait déjà accueillir et retenir ses baigneurs par sa sérénité et son climat vivifiant, tempéré par la présence des « falaises de sable ».

Du train, on voit maintenant les dames coupées vers Caucq par des canaux et des bocages. Une chaumière se reflète dans un étang et, dans le lointain, sur la gauche, se profilent les premiers arbres de la forêt du Touquet.

La voie enjambe alors l'embouchure de la Canche sur un viaduc

En face de la Gare —o— **BERCK-PLAGE**

Hôtel de la Terrasse

LEROY-BOULIER

-o Téléphone 181 -o-

et Terminus

Confort moderne - RESTAURANT

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

—o— Grand garage avec fosse pour 20 voitures —o—



Le Touquet-Paris-Plage. — Le Tennis-Club

long de 300 mètres et l'on aperçoit enfin la mer, les premiers bateaux de pêche, dans le port d'Étaples (*voir Embouchure*, p. 37), lieu d'inspiration de nombreux peintres, et, à gauche

Le Touquet-Paris-Plage, la station la plus célèbre et la plus mondaine de la côte attire chaque été, par sa plage élégante et fleurie, par ses hôtels et villas confortables, sa forêt aux allées impeccables, ses casinos aux distractions les plus éclectiques, Français et Anglais, en quête d'un cadre confortable et agréable.

Trouver en un même point de la côte la forêt et la Mer, c'est profiter à la fois de l'action vivifiante de l'air salin et de l'action sédatrice des arbres aux essences diverses.

Le Touquet n'est donc plus simplement une station 100 %, mondaine; elle remplit également le noble but de guérir et de fortifier les enfants et les vieillards.

Le Touquet est encore une station sportive par excellence. Chaque année, des compétitions nombreuses mettent aux prises Français et Étrangers.

Un golf réputé, un superbe champ de courses, 11 courts de tennis, un tir aux pigeons célèbre, une piscine d'eau de mer filtrée et réchauffée, un port tranquille pour le yachting, un terrain d'aviation, en font-il plus pour vanter cette station universellement connue et dont la vogue n'a jamais cessé de se maintenir depuis plus d'un demi-siècle.

Des services spéciaux vers Boulogne-Marinique, assurés par cours rapides de grand luxe STARL, donnent la correspondance avec tous les bateaux de et pour l'Angleterre.

Après avoir longé le port d'Étaples qu'un tramway relie à Paris-Plage et d'où part une bifurcation sur Saint-Pol et Arras, on laisse la Canche et les phares de Paris-Plage avant de s'enfon-

LE TOUQUET-PARIS-PLAGE

AGENCE CLARISSE

Fondée en 1896

71, rue de Paris

—o—

Téléphones : 1^{er} ligne : 3
2^e ligne : 63

LOCATION DE VILLAS ET APPARTEMENTS

VENTE DE TERRAINS ET PROPRIÉTÉS

Prix affichés dans l'Agence
- Renseignements gratuits -

FONDS DE COMMERCE



Le Touquet-Paris-Plage. — Le golf

cor dans une région de falaises crayeuses, agrémentées de bois de pins. La mer a disparu, cachée par les dunes où fleurissent les oyats. On dépasse à droite le cimetière britannique où s'alignent les petites tombes de pierre sur lesquelles le vent jette du sable continuellement.

Quelques pins maritimes se tordent sous le vent.

Gamiers et Danes, au milieu de leurs collines, sont déjà des villages du Nord. Les maisons dissimulent leurs briques sous un revêtement de chaux ou de peinture aux tons pastel. Plus de pins, ni de dunes, mais des exploitations industrielles du terrain. Des usines de ciment groupent autour d'elles des cités ouvrières. A l'ouest, les plages de Sainte-Cécile et de Saint-Gabriel sont abritées des vents par la proximité de la Pointe de Lornel.

A Neuchâtel, le paysage redevient aimable et l'on aperçoit, à gauche, le mont Saint-Frieux auquel la vue s'étend sur :

La forêt d'Hardelot, moins vaste mais plus dense que celle du Touquet ; sur sa plage au sable fin, sur ses villas élégantes et toutes semblables, sur son golf si renommé. Station qui transporte chaque saison une vague grandissante.

Pour pouvoir se rendre à cette élégante et aristocratique station, il faut changer de train à Pont-de-Briques, et emprunter le petit tram qui dessert la plage après avoir traversé la forêt.

On aborde le Boulonnais à Hesdigneul, où se détache la ligne de Saint-Omer, autre coin pittoresque du Nord de la France.

GOLF-HOTEL

DU TOUQUET

SUR LES GOLF-LINKS

—E—

Face au Tennis :- A proximité du Casino



Boulogne. — L'arrivée d'un paquebot anglais

A gauche, la colline Saint-Étienne; à droite, la Liéne que l'on traverse, font escorte à la ligne jusqu'à Boulogne (*voir Embellissements*, p. 36).

La gauloise Smerlineum d'où s'embarqua César en l'an 55 avant notre ère, la Belania d'après, la ville natale de Godefroy de Bouillon, se laisse deviner de la voie ferrée et le voyageur qui se rend à Calais peut voir, de la poëtière, à gauche, la ville basse, le port, les bassins; à droite, la ville haute avec ses remparts massifs flanqués de tours et sa basilique. Seule la plage se cache derrière les falaises. Est-ce pour la voie, est-ce pour d'autres curiosités que le touriste qui va en Angleterre s'arrête souvent à l'aller ou au retour pour la mieux visiter? Ville déjà flambante, mais qui ne veut l'avouer, ville charmante et attachante pour qui la connaît. Le château, qu'on peut visiter avec l'autorisation du Commandant de Place, est dans l'histoire une place importante pendant les XV^e et XVI^e s.

On remarque, avant d'entrer dans la vieille ville, les Portes de Gayde et de Calais si joliment décorées, puis au-delà les vieilles maisons Renaissance de la rue du Palais-d'Ansoar et la moderne cathédrale qui, avec un peu d'éloignement, semble être le couronnement dénié à cette ville maritime qui s'efforce à faire le port. Celui-ci animé, commerçant dès l'aube avec son marché à poissons, possède une plage bien fréquentée et fait suite au quartier des affaires très vivant pendant la saison, mais si calme dès que vient l'automne.

Boulogne est plein de souvenirs napoléoniens. L'Empereur avait non seulement arboré le port mais encore concentré sa Grande Armée dans les environs immédiats de la ville, pour préparer son expédition en Angleterre. C'est d'ailleurs au camp de Boulogne que furent réunies les premières unités de la Légion d'Honneur. Une colonne, haute de 46 mètres, y perpétue ce souvenir.

Services automobiles d'été STARR vers Le Touquet, Wimereux, Ambleteuse, Audresselles, Wissant et Calais. — (*Excursions sur commandes*).

FONTANEL, propriétaire, 12, rue Lion Garé **LE TOUQUET-PARIS-PLAGE**

RIVA-BELLA-HOTEL

Quartier à Piques



☉☉ Chauffage central ☉☉
Eau chaude et froide
sur lavabos
Chambres avec salle de bains

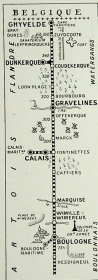
Vue sur la mer - Téléphones 23

RESTAURANT

☉☉ Cuisine réputée ☉☉

Un trainway mène au Portel, village fortifié habité par des pêcheurs. Les femmes, au 15 août, lors d'une célèbre procession, revêtent des costumes somptueux pour accompagner la statue de la Vierge, tandis que les hommes, fins, secs et de race bruno, font une exotique diversion, mêlés aux artistes et aux flamands.

On peut alors gagner Equihen, très apprécié pour sa vaste plage protégée par de hautes falaises. Quelques pêcheurs vivent encore actuellement dans des bateaux liés sur le rivage.



De BOULOGNE à CALAIS

En sortant de la ville, on aperçoit, à droite, la fameuse colonne de la Grande Armée, se découplant nette et précise au milieu d'un bois. Jusqu'à Wimereux, on côtoie la mer dont les vagues menaçantes, au moment des fortes marées, viennent se briser sur les falaises couvertes de pâturages. Des chevaux indigènes et des vaches paisibles paissent à quelques mètres du rivage.

À gauche, Wimereux est une station très appréciée. Sa plage, mi-galets, mi-sable, découvre à marée basse les ruines du Fort Napoléon.

À droite, le clocher de Wimille se perd dans le Boulonnais, molles et vertes ondulations, grasses prairies, fermes cossues, abritées derrière leurs arbres touffus et dont on distingue à peine le toit, mais élanant à leurs côtés les bêtes si souvent primées aux expositions.

Par contre :

les plages d'Ambletouse et d'Andoussailles, qu'on ne peut voir de train, sont au milieu des dunes elles présentent un caractère sans vage qui n'est pas déplaisant.

Il faut monter jusqu'au Cap Gris-Nez, si proche de l'Angleterre, pour retrouver les falaises. Sa plage, rocheuse, est agréablement située entre des champs de blé dorés et une mer opaline et changeante.

WIMEREUX

PAS-DE-CALAIS

3 H. DE PARIS — 2 H. 30 DE LILLE — 3 H. DE BRUXELLES

STRAZBOURG direct : 5 H.

2 H. 30 DE LONDRES — 1 H. DE POLKISTONE — 4 KIL. DE BOULOGNE-MER

SAISON DE PÊCHES, SAISON DE PÊTECOTE, SAISON ESTIVALE : Juillet-début-Septembre

SA PLAGE, SES HOTELS, SES VILLAS
SON CASINO, SON GOLF, SES TENNIS

Toutes les attractions des villes d'eau — La plage de Famille aux prix modérés

MOUSSEMENTS : AU SYNDICAT D'INITIATIVE, RUE CARNOT, à WIMEREUX
(Gides, Diplômés, Lises d'Hygiène, etc.)



Wimereux. — La plage

La gare de Wimille-Wimereux est le point de départ des correspondances automobiles STARN vers Ambleteuse et Audresselles, pendant l'été.

La voie enjambe le Wimereux sur un viaduc et, après avoir traversé la Slack, atteint, entre dunes et pâturages, la petite ville industrielle de Marquise; on pénètre ensuite, loin de la mer, au sein d'un autre océan, celui du blé dont les épis, à la belle saison, s'inclinent mollement sous la brise du large. On ne peut malheureusement distinguer l'Abbaye Cistercienne de Beaulieu, pas plus qu'au sud-ouest de Caffiers on ne pourra voir un Cromlech, assez rare dans ces parages, et que l'on a baptisé : la Danse des Noçes.

Jusqu'à Caffiers, on longe une région industrielle; ici apparaît, pour la première fois, le véritable visage de la Flandre : Culture et Industrie.

À droite se laisse à peine deviner la forêt de Guines.

Bientôt la grande ville surgit, plate et longue dans la plaine immense, elle remonte loin dans les terres, touchant presque les waterings dont on ne peut avoir du train qu'une vision assez faible. À droite des Fontinettes, quelques canaux viennent forcer la voie à les enjamber. Le plus important est le canal de Calais à Saint-Omer. On le traverse avant d'entrer en gare de :

Calais, anciennement Petresas.

On pense toujours dans certains bourgeois qui, au 17^e siècle, furent livrés en otage, le jardin tel est, à l'écart d'Angleterre, en parcourant cette cité très anglaise par la tour, Mieux l'église Notre-Dame, bien belle d'ailleurs, est un joyau de son territoire.

Les rues longues, droites et assez tristes évoquant quelque ville industrielle anglaise, mais les remparts, la Place d'Armes, la Tour du Gaet et le Beffroi révèlent un Calais où l'anglais, où l'artésien.

À 3 heures de Londres
et à 3 heures de Paris

WIMEREUX (PAS-DE-CALAIS)

SA PLAGE, SON GOLF, SES TENNIS,
SES HOTELS, SES VILLAS,
SES SUPERBES EXCURSIONS et son

GRAND CASINO

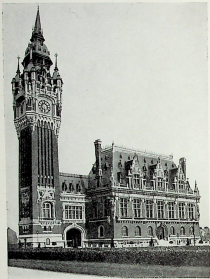
Indeur point:
— P. AMAT —

Ouvert à Pâques et à la Pentecôte

SAISON ESTIVALE de Juillet à fin Septembre

TOUTES LES ATTRACTIONS des Grands Établissements

Théâtre - Spectacles de choix - Bains - Baraquon - Etc.



Calais. — L'Hôtel de Ville

Le quartier de Couquain, où se trouvent encore les restes d'un bastion du XVI^e s., à la population dépeuplée, aux ruelles étroites et entortillées, forme un contraste amusant avec le Calais-Sud, ville toute moderne au quartier Saint-Pierre, s'adonnant à l'industrie de la dentelle comme l'autre se donne à la pêche.

Une plage immense, un casino, des hôtels confortables, assez éloignés du centre, en font une station balnéaire agréable.

Le port est un des plus actifs de la côte. Pour beaucoup d'Anglais, il est le premier pas sur le « Continent » car la traversée par Douvres est la plus courte.

Il est, de plus, très fréquenté par les bateaux du monde entier, car ses bassins sont vastes et bien équipés. Sa visite est à conseiller à tous ceux qui s'intéressent aux transactions maritimes.

De Calais, on peut se rendre aux plages de Sangatte et de Wisnart séparées l'une de l'autre par une haute falaise, célèbre par les succès successifs des pionniers de l'aviation transocéanique.

Calais est un centre important de services automobiles spéciaux ou permanents STARN vers Sangatte, Wisnart, Boulogne, Dunkerque et La Panne (Belgique). — (Voir Embarechements de Calais, p. 36).

DE CALAIS À DUNKERQUE

Après avoir fait machine arrière, on traverse à nouveau le canal de Saint-Omer, puis, aux Fontinettes, on se dirige vers le Nord.



Calais. — Le beffroi et la tour du port.

contournant en entier le quartier Saint-Pierre. Jusqu'à Marcq, poste militaire romain, dont on remarquera à gauche la curieuse église, on court au travers de potagers bien entretenus, protégés du vent par des rideaux d'arbres et des jardins fleuris, puis, après Offekerque, au travers des champs de blé et de betteraves, le long des marais au milieu desquels surgissent çà et là des moulins à vent d'un effet très pittoresque dans cette vaste plaine où rien n'accroche le regard.

Passé Pont-d'Oye, on aperçoit à nouveau la mer et les clochers de Grand et Petit Port Philippe, appelés ainsi en souvenir des écluses dont les dota Philippe IV, petites bourgades maritimes d'où partent chaque année des pêcheurs d'Islande.

Un phare noir et blanc semble séparer les deux villages ; en fait c'est l'embouchure de l'Aa.

On arrive à la gare de Gravelines, trop éloignée de la ville pour qu'on puisse apercevoir cette curieuse cité fortifiée sous Charles-Quint, et qui trempe ses remparts, deux fois par jour, dans le flux de la mer. Si l'on peut s'y arrêter, ne pas manquer de visiter son beffroi et son église.

En se dirigeant vers Bourbourg, la ligne abandonne la côte au profit de la plaine. « Du blé ! encore du blé ! toujours du blé ! », pourrait-on alors s'écrier ; et on perçoit mieux, devant des champs si soigneusement cultivés, cette bonne odeur de pain qui plane ici sur toutes choses. On navigue littéralement dans un océan doré où les îles sont des villages aux noms durs et sonores comme le flamand lui-même : Craywick, Copenaxfort, Spycker que sépare Laon-Plage où l'on trouve, à droite, les canaux des walingues.

Par des faubourgs, où les cheminées d'usines ont remplacé les moulins à vent, on arrive, après avoir dépassé les gazomètres pansus de Coudekerque, au troisième grand port de la ligne.

Dunkerque : une ville peuplée, flamande à l'origine, levée comme un port de guerre, commerçante depuis près de 1.000 ans, ayant donné le jour à Jean Bart, le terrifiant corsaire qui ne revenait jamais bredouille ; il a fallu la détruire au XVIII^e siècle pour faire plaisir à l'Angleterre. Elle ne s'en est relevée que plus vivante. Son port, outre le service régulier pour l'Angleterre, est toujours dans l'effervescence d'un départ ou d'une arrivée, car, ville du Nord, elle ne vit que par et pour le travail. La visite des bassins est très intéressante.

Les amateurs d'archéologie et de vues panoramiques feront l'ascension de son beffroi du XVIII^e siècle et contempleront de là-haut son passé et son avenir ; ils visiteront Saint-Eloi, église du XVI^e siècle.

Il est très pittoresque de circuler dans Dunkerque un jour de dimanche ou de

vermeuse. On croit trop souvent que l'homme du Nord est froid, incapable de se réjouir, de il faut le voir, au milieu de ces fêtes, jouer, plaisanter, manger et boire, tout comme un bon vivant qu'il ne cesse jamais d'être, mais considérant toujours le travail au-dessus de tout.

Services automobiles STARV vers Calais, La Panne et Arras.

Au-delà des fortifications, s'étend la longue plage de Males-les-Bains. Plage et bien entretenue, elle longe les fameux bords de Flandres dans lesquels évoluèrent les sous-marins pendant la guerre. D'une sécurité parfaite pour les enfants, elle offre un magnifique casino aux parents. Une digue fleurie, des hôtels nombreux et des villas confortables font fait choisir, entre toutes, par de nombreux estivants.



Dunkerque. — Le bassin

De DUNKERQUE à BRAY-DUNES

On repasse le canal où dorment les péniches; on contourne la ville, de laquelle émerge le beffroi, pour aboutir à Rosendaël, faubourg industriel de la région. La voie est bordée de petites maisons aussi basses que les habitations des péniches; elles sont le plus souvent recouvertes d'un crépi blanc et coiffées d'un toit feuille morte. La porte étroite laisse juste passer le pêcheur, mais l'intérieur est douillet et, sur le fourneau, la cafetière passe la journée.

A droite, est le fort de Laffranchoukka qu'on aperçoit par-dessus le canal de Dunkerque, puis la voie retrouve les dunes à gauche, les champs de blé et de froment, les gracieux moulins à vent à droite.

Le Sanatorium de Zuydcoets jette dans le gris de l'horizon ses bâtiments officiels où les enfants affaiblis viennent retrouver la santé. Un bois de jeunes arbres plantés récemment y fait suite. Plus loin, le village du même nom montre ses fermes blanches derrière leurs rideaux de peupliers tandis que dans les prés, bordés de fossés pleins de joncs, paissent des chevaux et des vaches.

A la gare de Bray-Dunes, l'uniforme d'un douanier annonce la frontière. A l'est du village qui entoure la station, on aperçoit, presque dans les Moères, Ghyselde, qui possède une jolie église et, derrière, des saules trapus, des champs de blé bien sarclés et des moulins à vent. A l'ouest, les vagues de la Mer du Nord viennent mourir sur la plage de Bray-Dunes, dernière petite station française avant la Belgique. Les villas y sont nettes, vernissées, comme il sied à toute habitation flamande et maritime.

PARIS A LIÉGE

ITINÉRAIRE II

De PARIS à CREIL (*voie itinéraire 1*)

De CREIL à COMPIÈGNE

Sortie de Creil et de ses usines, la ligne laisse à gauche le double ruban d'acier qui fuit vers Boulogne et Tourcoing et, en compagnie de l'Oise, court maintenant vers Compiègne.

Sur la rivière, les longues péniches semblent assoupies; sur les rails, le train bondit plus vite. Cette voie est à lui seul, il ne craint rien.



A droite, la forêt d'Halatte disparaît peu à peu et de doux vallonnements, à gauche, servent de dossiers à de petites maisons de pierre aux toits moussus. Les villages d'Île-de-France saluent rapidement et se cachent derrière leur église. Après Pont-Sainte-Maxence et sa cité ouverte, la forêt de Compiègne monte vers l'horizon, soulignée par le joli village de la Croix-Saint-Ouen. Dès Chevrières, les marais et les saules escortent l'Oise jusqu'à Jaux d'où, toujours sur la droite, on découvre Compiègne, surmonté de son beffroi et appuyé à ses bois profonds. La gare est située à Margny sur l'emplacement même où Jeanne d'Arc fut capturée par les Bourguignons.

Compiègne est le trait d'union entre l'Île-de-France et la Picardie. Plus on approche du cœur de la cité, plus on commence à comprendre son histoire. Des tourterres jetées de la vie dans ces rues artistiquement et purement entourent le beffroi du XVI^e siècle qui chante si aimablement la fuite du temps, et les vieilles églises Saint-Jacques et Saint-Antoine volent plus qu'un vague coup d'œil.

Formée à l'époque carolingienne, elle fut le théâtre de bien des événements tantôt glorieux et tantôt douloureux : mort du seigneur Clotaire I^{er}, sacre de Louis-le-Pieux, emprisonnement de Jeanne d'Arc, renouveau de Marie-Antoinette et de Louis XVI. Premier rendez-vous et noces de Napoléon et de Marie-Louise ; quelques dizaines d'années plus tard, mariage de la princesse Louise avec Léopold I^{er}. Plus près de nous, c'est l'installation pendant la guerre du Grand Quartier Général. Enfin, signature de l'Armistice à quelques kilomètres de la ville.

Les Allemands le bombardèrent mais n'abîmèrent point son château construit sous Louis XV et dédié, à cette époque, aux rendez-vous de chasse. Embellie par Napoléon I^{er}, il fut la résidence d'été de Napoléon III et des sites fastueux s'y découvrirent ; aujourd'hui, on visite, dans son cadre dévasté et charmant, le musée de la voiture.

La superbe forêt, composée d'érables et de marronniers, de ravins profonds et de collines plantées de hêtres et de châtaignes, aux pieds de laquelle dorment des villages rustiques, change chaque été de nombreux visiteurs.

Un arrêt à Compiègne est un premier pas dans l'histoire de France et plus particulièrement dans l'histoire de la Grande Guerre.

Centre important de lignes automobiles STARY vers Senlis.



Crépy-en-Valois. - Excursions STARN vers Pierrefonds, Reims (carrefour de l'Armistice), Soissons, le Chemin des Dames et visite de la forêt de Compiègne (voir Embranchements, p. 36).

De COMPIÈGNE à SAINT-QUENTIN

En sortant de la gare, on distingue à peine, sur la gauche, les remparts qui limitent, vers l'ouest, le parc du château.

La voie enjambe l'Aronde; simultanément, on peut voir le confluent de l'Aisne et, devant Choisy-au-Bac, la plaine triangulaire sur laquelle eut lieu un important combat de Jeanne d'Arc.

On dépasse Longueil-Annel, entre le Mont Ganeton et l'Oise. Comme toile de fond : la forêt de Laigue aux belles futaies de hêtres.



Noyon. — La cathédrale

A partir de ce point, la ligne pendant près de 100 kilomètres va traverser une zone qui fut ravagée par les combats de 1914 à 1918. Déjà des maisons neuves aux briques trop rouges, des villages aux églises trop blanches rappellent les événements tragiques.

A gauche, peu avant Ribécourt, une villa ruinée est ce qui reste du poste d'observation : le Signal d'Antoval. A droite, le paysage boisé, accidenté, sert de transition entre la forêt de Laigue et la forêt d'Ourcamp. On ne peut voir, du train, l'abbaye cistercienne du même nom.

Voici, plus loin, sur la gauche, le château de Chiry dont les murs incendiés commencent à se couvrir de la patine du temps.

Le Mont Renaud n'est plus qu'un petit tertre émergeant de marécages, où ne subsistent que quelques arbres aux troncs déchiquetés. Il fut l'enjeu de maints combats en 1918.

Déjà apparaît Noyon (voir *Embranchements*, p. 37), appuyé à la douce colline de Saint-Siméon.

Noyon s'étale à gauche de la voie. La magnifique cathédrale du xii^e siècle, au des plus vieux monuments romans où se fasse sentir l'influence germanique, presque entièrement reconstruite aujourd'hui, surgit au milieu des habitations en briques.

De l'évêché de Vermandois, du Noyon ancien, il reste peu ou rien. Quatre fois incendiée, ruinée au cours des siècles, cette bourgade renaît chaque fois courageusement de ses cendres. Disparus les logis du moyen âge et de la Renaissance, seuls les souvenirs historiques sont toujours aussi vivants : Saint-Eloi qui la fonda, Charlemagne y fut couronné roi de Neustrie, Hugues Capet y fut sacré. Quo de grands événements pour une petite cité tranquille, à peine industrielle, et qui s'enorgueillit d'une nature saine et doucement accidentée !

Bahouf et Agilly, noms qui si souvent ont rempli les communi-
cations de guerre, n'ont plus rien de sinistre. Les villages, auxquels
ils répondent, se ceinturent de bois et de roseaux, puis, après
avoir traversé Abbécourt, on retrouve l'Oise accompagnée de ses
inséparables péniches et on dépasse Chauny (voir *Embranchements*,
p. 36). Les miroiteries ont été reconstruites et la vie labo-
rireuse a repris dans la petite ville fraîchement rebâtie. Elle marque
sur cette ligne le premier pas dans une région industrielle très riche.

*Ligne permanente automobile STARN vers Coucy-le-Château,
Aulzy et Laon.*

Après Chauny, on suit le canal de Saint-Quentin qui chemine à
travers une vaste plaine coupée çà et là de marais. Des arbres
mutilés semblent veiller sur les jeunes frondaisons. L'on arrive
ainsi à Tergnier, importante agglomération ferroviaire aperçue
sur la gauche avec sa cité moderne et modèle des cheminots.

De Chauny à Saint-Quentin le paysage va se modifier visible-
ment. Dépassé le bois de Frières, les roseaux, les pâturages, cèdent
discrètement la place à la culture du blé et de la betterave.

Il y a de gros villages comme Bequigny qui ne veulent point
abandonner leur verte parure tandis que Essigny-le-Grand s'instal-
le au milieu des champs cultivés. Ce sont pourtant les marais
qui auront le dernier mot en arrivant à :

Saint-Quentin (à gauche), au des points névralgiques du front comme sous le
nom de cose Hindenburg, redressant la cité peuplée et industrielle d'autrefois
avec ses filatures de coton et de laine, ses usines, ses passages nombreux.

On y voit, de la ligne, une belle collégiale des XIII^e et XIV^e siècles, encore
partiellement cachée par des échaussades, car elle fut très abîmée pendant la
guerre. On remarque aussi l'Hôtel de Ville de style Renaissance ogival vermonté
de trois pigeons blancs et du beffroi.

Ville laborieuse dès le X^e siècle, paléop, à cette lointaine époque, on y fabri-
quait des draps.

Ville belliqueuse qui, dès ses origines, est à l'abri des sièges nombreux. Saint-
Eloi au VI^e siècle y relevait déjà des ruines et la cité devint alors un lieu de
pèlerinage. Siège sous Philippe II. Défense héroïque commandée par Anatole de
la Forge en 1830.

Ville qui ne néglige pas les arts. Le pastelliste Quentin de la Tour est un de
ses enfants. On peut voir, au musée, les nombreux portraits qui furent vendus
à la ville après la signature de la Paix.

*Point de départ des lignes automobiles STARN vers Péronne
Rapense, Arras (voir Embranchements, p. 37).*

De SAINT-QUENTIN à JEUMONT

En sortant de Saint-Quentin, on dépasse, à gauche, le long de
la Somme, rivière toute neuve et toute fraîche, la plage de la ville
et son club nautique fort bien organisés et très fréquentés aux
beaux jours.

La voie remonte alors la rivière dans une région marécageuse;
elle s'enfonce de temps à autre dans une branchée crayeuse, mais
on a le temps de distinguer, sur la droite, entre les gares de
Essigny-le-Petit et de Croix-Fossammes, la ferme de Favaques
entourée d'ormes superbes, au milieu de laquelle sourd de la
craie le fleuve picard.

Et jusqu'à Bohain, ce ne sont que plaines cultivées de blé et de
betteraves, de chanvre ou de colza; la petite ville industrielle et
agricole est groupée, à gauche, autour de son Hôtel de Ville
moderne construit dans le style Renaissance flamand.

On dépasse Buzigny; une bifurcation ferroviaire qui ne se laisse
guère deviner; des trains de marchandises attendent l'heure du
départ dans sa gare hospitalière. Entre chaque wagon, on a une
vision brève de la cité.

Des îlots de verdure signalent Le Cateau, ancienne résidence
des évêques de Cambrai. Quelques monuments ne manquent pas
d'intérêt dans ce gros bourg laborieux: l'Hôtel de Ville Renais-
sance, le Beffroi et l'Église du XVII^e siècle et enfin, ce qui est rare,
trois monuments aux morts de la grande guerre: le premier à la
mémoire des soldats anglais, le second à la mémoire des soldats
français, le troisième aux héros civils tués à l'ennemi.

C'est vers cette région — zone de la bataille de la Délivrance — que l'Armistice est venu interrompre l'effroyable tuerie de 1918.

Les villages qui suivent Le Cateau sont entourés de pâturages bordés par des saules et plantés de pommiers.

A Ors, la vallée de la Sambre vient encore renforcer cet aspect plantureux et vert. On arrive dans ce décor à Landrethies. La Sambre est maintenant une belle rivière, et la ligne va la suivre pendant une centaine de kilomètres.

La forêt de Normal à gauche, la Sambre à droite, on traverse une aimable région. Hâchette, à l'orée des bois, montre ses maisons basses aux murs couverts de poiriers.

Aulnoye laisse déjà pressentir une région plus industrielle qu'agricole. Les routes qui entourent la ville sont de plus en plus noires, mais, la gare dépassée, on retrouve jusqu'à Hautmont une campagne verte et des villages de briques rouges. Cependant, plus on approche de Maubeuge, plus se multiplient les traits verticaux des cheminées d'usine.

Service automobile permanent STARN vers Pont-sur-Sambre, Baviay, Taisnières-sur-Hon.

Malgré son nom idyllique, la petite station de Sous-le-Bois a été obligée d'ajouter « Gare des Usines », appellation qui lui sied mieux. Après Lourroil, Maubeuge, en dépit de ses industries nombreuses, apparaît presque noyée dans la verdure. De la gare, on voit peu la ville.

Maubeuge, cité douloureuse et industrielle. Douloureuse par son histoire qui s'étend de sa fondation par Sainte Aldegonde, au ^{xiii}e siècle, jusqu'à la dernière guerre ; industrielle par ses nombreuses tanneries, ses fabriques de carrelages et ses minoteries.

Yvain, la forteresse, Louis XIV y fait ses premiers armes. Le trésor, du ^{xv}e s., enterré dans l'église du ^{xvi}e siècle, est intéressant à visiter.

A Rocquignies, dans ce cadre bien français de pâturages où les vaches font des taches brunes, il y a juste assez d'usines pour faire vivre le pays.

Les dernières industries françaises entourent Jeumont et, en gare d'Erquelines, s'accomplissent les formalités douanières soulignant le passage de la frontière.

EN BELGIQUE

D'ERQUELINES à NAMUR

Peu à peu les usines disparaissent et la verte vallée à travers laquelle serpente la Sambre est égayée par les maisons basses aux murs crépis de chaux de Solaire-sur-Sambre, Merxès-le-Château, Labuissière. La ligne coupe sans arrêt les sinueux caprices de la rivière courlée de chemins de halage fréquentés surtout par les chevaux des chalands.

Les trains rapides brûlent les petites gares fleuries comme des reposeoirs. L'une d'elles, Lobbes, possède, sur la gauche, une abbaye de Bénédictins qu'elle laisse aimablement voir aux voyageurs.

Plus loin, à droite, Thulin agit de même avec sa ville en terrasse, son beau beffroi, ses vieilles maisons, ses remparts et sa tour pansue.

Bourpes, au milieu des champs de pommiers, précède un joli coin de rivière ; on y voit, à droite, dans une boucle de la Sambre, la vétuste abbaye d'Aulne, cachant ses ruines sous un revêtement de lierres.

Un tunnel interrompt trop tôt l'agréable vision.

Landelles est le dernier village avant le bassin industriel de Charleroi. Les vieilles maisons aux tons passés voisinent déjà avec les premiers tas de charbon attendant leur chargement ; les terrils, montagnes des pays de mine, vont croissant et grandis-

sant, les usines se rapprochent les unes des autres, ne formant bientôt plus qu'une formidable agglomération industrielle, sorte de « métropole » où le charbon, véritable dictateur du lieu, met sa patine de deuil sur tout ce qu'il rencontre.

Contraste amusant et inattendu. Voici le premier tramway de la banlieue; il est tout blanc.

La ville apparaît bientôt, rampant entre ses cheminées d'usines, ses hauts fourneaux et ses terrils.

Charleroi, baptisé ainsi au temps de Charles II, roi d'Espagne, connaît bien avant les événements de 1914 les batailles et les guerres. Déjà Louis XIV le détail de forts, aujourd'hui paisibles promenades du travailleur. La ville n'offre rien d'intéressant à l'archéologue, mais que d'enseignements peuvent tirer de sa visite l'industriel curieux des techniques modernes et le voyageur épris de progrès social!

Tout ici est créé pour le bien-être de l'ouvrier. La ville lui appartient, il y circule aussi librement que dans la ruine, la tréfilerie ou la verrerie. En escalant père de famille, il déambule, le dimanche, de la ville haute à la ville basse, St-Christophe, l'église du xviii^e siècle donne asile, sur sa place, à quelque kermesse bruyante, tandis que, vers le sud, à l'Université du Travail (la Maison des Corporations), les syndicats patrouillent d'instinctivement à toutes les questions susceptibles d'améliorer le sort du travailleur.

Pendant près de trente kilomètres, on voyage ensuite à travers un paysage fantastique, dans une synchronie noire et grise. Couillet-Montigny, Le Châtelet-Châtelaineau alignent leurs coronas, tandis que hautes cheminées et terrils se reflètent alternativement dans une rivière de goudron.

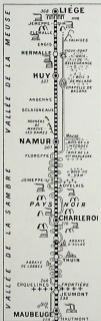
A Aiseau, un train de péniches attend son chargement devant des collines de houille. Peu à peu il y a lutte entre la nature qui veut reprendre ses droits et l'homme qui veut lui imposer ses infernales inventions. Après Tamines, la victoire appartient nettement aux pâturages paisible bétail.

Passé la gare d'Auvclais, on remarquera, sur la droite, un monument élevé récemment à la mémoire des soldats bretons et normands tués devant Charleroi.

Les bois de Ham et de Jeneppe marquent l'élargissement de la vallée au milieu de laquelle la Sambre se repose de son passage dans la région industrielle.

La voie traverse alors un paysage apaisé et boisé. Voici après Frameries, sur la droite, l'abbaye de Floreffe.

Bois de la Haute Marlagne puis forêt de Malonne annoncent la



partient nettement aux pâturages paisible bétail.

Passé la gare d'Auvclais, on remarquera, sur la droite, un monument élevé récemment à la mémoire des soldats bretons et normands tués devant Charleroi.

Les bois de Ham et de Jeneppe marquent l'élargissement de la vallée au milieu de laquelle la Sambre se repose de son passage dans la région industrielle.

La voie traverse alors un paysage apaisé et boisé. Voici après Frameries, sur la droite, l'abbaye de Floreffe.

Bois de la Haute Marlagne puis forêt de Malonne annoncent la



Cl. Baroupy

La gare de Namur-les-Dames

belle cité de Namur; après avoir dépassé à gauche le village déjà usinier de Flawinne, on aperçoit, à droite, la vallée de la Meuse venant à la rencontre de la vallée de la Sambre; leur lieu de rendez-vous est le cœur de Namur.

« Coupée dans le roc », Namur-la-Belle, au milieu de ses deux rivières, continue, malgré les vingt siècles de son histoire, à garder le secret. Rien n'a pu altérer sa bonne humeur. Au *vi*^e siècle, son château était déjà redouté des voisins, mais il faut attendre deux siècles encore pour trouver une ville fortifiée de murs épais.

Plus tard Vanhan la dota d'une citadelle (transformée aujourd'hui en une promenade universellement connue, traversée par la « Route Merveilleuse »), et Louis XIV se dérangea en personne pour l'assiéger.

Par d'édifices remarquables : les plus beaux affectent ici grâce et douceur, les deux qualités de la ville. Le château des comtes de Namur, avec ses tours César et Japonais, les souterrains creusés dans la roche, sont autant de curiosités que le touriste voudra connaître.

Dans la ville, d'autres monuments sont d'un genre plus pacifique : le Beffroi du *xiv*^e siècle, le Palais de Justice du *xvii*^e siècle, l'Hospice Saint-Gilles et le Musée archéologique qui, organisé dans l'ancienne Boucherie, tentent plus d'un visiteur par ses merveilles de l'époque franque.

La cathédrale Saint-Aubain du *xviii*^e siècle, l'église des Jésuites Saint-Loup, et le très vieux Saint-Jean-Baptiste au clocher curieux qui regarde loin dans les deux vallées.

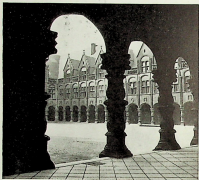
Namur au passé guerrier, si l'on en excepte le quartier des usines — car en bonne ville belge, elle sait joindre l'utile à l'agréable — est avant tout un lieu de villégiature et de tourisme. Ses hôtels confortables, ses distractions, sa situation dans une région pittoresque (excursions aux grottes de Han et de Rochefort, à Dinant) lui amènent chaque été une foule de visiteurs. Non seulement ils peuvent goûter ici les joies de la nature, mais encore s'enthousiasmer, se documenter et rêver autour des merveilles que la ville met largement à leur disposition.

De NAMUR à LIÈGE

La voie traverse les faubourgs industriels et s'engage dans la vallée de la Meuse, quatrième vallée depuis Paris et qui n'est pas la moins pittoresque. Des rochers déchiquetés à gauche, une aimable rivière à droite, veulent escorter route et voie ferrée jusqu'aux abords de Liège.

Peu avant Marche-les-Dames, à l'ombre de beaux grands arbres, un roc plus aigu que les autres signale l'emplacement où, en 1934, le roi Albert I^{er} trouva cette mort tragique et solitaire, si douloureuse au cœur de ses sujets. Des couronnes, des fleurs, recouvrent les rochers près, desquels, chaque dimanche, vient se recueillir une foule nombreuse.

L'on court ensuite, dans la vallée, jusqu'à Huy, croisant les petites gares fleuries des gros villages : Namèche, Sela gneaux. On abandonne pour un temps, vers Andenne, les rochers aux formes fantastiques pour les carrières, les hautes cheminées et les terrils aux pointes émoussées. Sur l'autre rive de la Meuse,



43. Answy. Liège. — Cour du Palais des Princes-Évêques

on a le temps de voir la petite église romane d'Andenelle, perdue au milieu des pommiers et pruniers et on atteint Huy. Pres plus que Namur, la ville ne se laisse deviner de la voie.

Huy est une ville charmante qui s'efforce, avec succès, de conquérir une place dans le cœur des touristes. Elle possède une *rivière* en plus sur une colline dominant la Meuse et descendant également la vallée de Hesbroux, point industriel de la cité, qui groupe des blancheries, des papeteries, des tanneries ; une cathédrale du xiv^e siècle, célèbre par sa rose aux talons de roses et son fronton, bas-relief du xiv^e siècle sculpté sur son arceau ; une fontaine en cuivre, créée dans une vieille cloche du xiv^e siècle et de pittoresques petites églises : Saint-Pierre-Saint-Martin, Saint-Mengell, au milieu de routes étroites et animées ; enfin, sur la rive gauche de la Meuse, l'Hôtel de la Cloche ou la Maison des 36 Ménages, échantillon de style Renaissance mosan.

S'arrêter à Huy, c'est s'assurer une agréable journée dans un site admirable. S'y arrêter plusieurs jours, c'est s'attacher davantage à une cité vivante et en connaître les environs.

Après Huy, la voie suit une boucle de la Meuse et se dirige vers le Nord. On aperçoit, au delà de la rivière, les bois de Belle-grange, tandis que l'autre rive est peuplée de villages qui, au fur et à mesure que l'on approche de Liège, perdent leurs caractères campagnards pour redevenir industriels : Ampain, Amay, Flône sur la gauche ; Hermalle, au pont gracieux, sur la droite.

La vallée devient escarpée ; des bourgs s'étagent sur les falaises ; des usines s'installent à même les rochers ; les terrils réappa-

ralissent, mais le paysage se défend bien : si Bagix ne montre que de hautes cheminées, Chokier riposte avec ses vieilles fermes et Jemeppe avec ses pommiers.

Enfin, à droite, apparaît la vaste cuvette de la Cité Ardente. On passe sous un viaduc, on ralentit devant le parc de Coïnte, surmonté de son Observatoire, et, passé la gare, la ligne continue vers Cologne, Berlin, Varsovie, Moscou, Irkoutsk, Vladivostok, car elle est un tronçon de l'immense arête ferroviaire qui unit les bords de l'Atlantique aux rives du Pacifique.

Capitale de la Wallonie, Liège, appelée la Cité Ardente, est une grande belle ville intéressante, débordante de vie et d'activité. La Meuse, ayant reçu l'Ourthe, abrite entre ses bras tout un quartier dont il est peu de choses à dire, puis elle glisse le long des quais, ignorante de la vie agitée du centre.

Place Saint-Lambert, des pigeons viennent manger le pain que leur jettent touristes et enfants. Le Palais des Princes-Evêques (Renaissance et Gothique) est à deux pas, mais il faut pénétrer dans les cours intérieures pour trouver la beauté et le calme de ses châteaux imposants. Un bassin, des poissons rouges, des fleurs jettent leurs notes gaies au milieu des vitantes pierres.

Marchant ensuite à la citadelle, on jouit sur toute la vallée d'un panorama tout étendu, unique en Belgique par ailleurs sous pluie. Aux pieds, la ville-basageoise, mais non absente, s'étend largement au milieu de collines tantôt boisées et tantôt fumantes de groupes d'usines.

Les clochers des nombreuses églises gothiques paraissent tout proches les uns des autres. Non loin de la Meuse, voici la cathédrale Saint-Paul ; puis d'elle, les églises Saint-Jacques, Sainte-Croix et Saint-Martin voisinent, mais Saint-Basille-leveur, un peu à l'écart, offre son pur style roman.

Des musées tentent l'archéologue : le flancur préférera peut-être le charme de la cour des Mineurs, du quel de la Halle ou même de la place du Marché si pittoresque avec ses vieilles maisons wallones entourant la fontaine.

Carrefour terrible depuis l'Antiquité, située sur le passage des invasions, la cité demeure pourtant heureuse de vivre et ses vendeurs recourent rapidement ses places et leurs écuries.

Il n'est aucune forme de l'esprit humain qui ne puisse en Liège trouver satisfaction.

PARIS A LILLE, ROUBAIX ET TOURCOING

ITINÉRAIRE III

De PARIS à LONGUEAU (voir Itinéraire I)

DE LONGUEAU à ARRAS

Ici se place la rencontre de la voie avec la Somme, celle-ci bordée de peupliers, de champs d'ajoncs et d'étangs couverts de larges nénuphars. Le fleuve offre sur quelques kilomètres ses aspects les plus divers. A Lamotte-Brébière on le traverse, il déplace avec lui sa verte parure tandis que la plaine picarde s'étend à droite.

A Daours, l'Hallue vient grossir la Somme, coupée une fois encore, avant d'affleindre :

Corbie-sur-l'Ancre, patrie de sainte Colette, fondée par la sœur de Clovis II, sainte Bathilde. Prise par les Espagnols en 1536, elle fut rapidement rendue à la France. Avec elle, on périt dans la zone douloureuse des combats de 1915. La petite cité a souffert de bombardement et, si sa collégiale Saint-Denis du 17^e siècle est toujours debout, elle est entourée de bien des maisons neuves. Plus au Sud, Saint-Pierre, édifice des 17^e et 18^e siècles, vestige de l'ancienne abbaye, est presque un musée. On y voit des reliques de la 10^e croisade, un morceau de la vraie Croix et une peinture sur cuir attribuée à Saint-Luc.

La vallée de la Somme remonte vers l'Est ; l'Ancre que l'on va suivre jusqu'à Miraumont se dirige vers le Nord-Est. Adossés à

leurs talus crayeux ou bien encore les pieds dans les marécages, Heilly, Ribémont, Treux, Méricourt, entourés de pâturages, sont partiellement reconstruits, tandis que Ville-sur-Ancre fait dépasser de ses toits rouges une église de conception très moderne indiquant l'entrée dans une région anciennement dévastée.

Jusqu'à Albert (voir *Embouchements*, p. 36), le côté gauche de la ligne n'est qu'un vaste plateau aux cultures variées. L'Ancre passe aux pieds de la célèbre basilique picarde aperçue à droite.

Albert sur l'Ancre, autrefois marquisat, fut donné à Charles d'Albert, duc de Luynes, qui le baptisa de son nom. Déjà incendiée par Condé en 1635, la ville fut complètement détruite pendant la grande guerre et ne montre plus aujourd'hui qu'une cité rouge de briques dominée par la Vierge dorée de sa basilique. Pendant un bombardement, cette statue fut renversée par un obus : elle ne tomba pas sur le coup et resta inclinée pendant plusieurs mois, ne se décidant pas à abandonner sa garde vigilante. N.-D. de Brébière



est le nom de la statue miraculeuse que de nombreux pèlerins viennent honorer chaque année à l'intérieur de l'église. Elle fut déterrée au *xv* siècle par un berger auquel quelques brebis l'avaient signalée.

D'Albert à Miraumont, la voie traverse la région tragique des cimetières militaires où de nombreuses nations sont, hélas, représentées.

Avaluy possède un large étang coupé par les rails, sur les bords duquel les Albertins viennent pêcher; il est le dernier sourire du paysage.

A Authuille, on longe, à gauche, le rectangle aux multiples croix; au-dessus de lui plane le drapeau britannique et plus loin, sur la droite, se dresse le beau monument de Thiépvail; on remarquera, sur la colline, la tour d'Ustler, faisant face à Hamel, petit village qui, lui aussi, sert d'ultime refuge à de nombreux soldats.

La plaine artésienne s'étend maintenant des deux côtés. A Miraumont, l'Ancre, misérable ruisseau, est près de sa source et les clochers des villages d'Achiet, de Gaurcelles-le-Comte montent de l'horizon, tournent sur eux-mêmes et disparaissent peu à peu.

On aperçoit, à droite, la route nationale d'Arras à Doullens,



bordée de petits arbres rabougris et qui sera pour les prochaines générations une belle voie ombragée. De Boislaux, on distingue la capitale des Atrébares, grande ville plate surmontée de son beffroi.

Arras, assise sur les « bases » ou caves profondes creusées dans les carrières, est une noble cité fondée par Saint Vaast en 565. Elle est à même bien des guerres et des sièges douloureux et lut, au cours des siècles, flamande, bourguignonne, espagnole et enfin française. Turenne et Condé s'y rencontrèrent en 1667 dans une mémorable bataille; trois traités importants y sont signés. Jeanne d'Arc y est emprisonnée et, pendant la dernière guerre, elle est le centre d'un champ de bataille tristement célèbre. L'antique Gantier du Nord de la France est transféré en un amoncellement de ruines autour duquel les corps de plus de 150.000 soldats de toutes nations reposent, après l'avoir défendue ou attaquée. Tantôt riche et tantôt ruinée, son industrie et son commerce eurent à subir les conséquences de son histoire. Actuellement la ville, relevée de ses blessures, a retrouvé son activité agricole et industrielle.

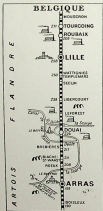
La cité a grande affre avec sa Petite et sa Grande Place, toutes deux entourées des 158 maisons à gignons et à arcades de style flamand au milieu desquelles coule la carcasse de Louis XIV escorté de princesses aux robes éblouissantes. Quelques-unes des constructions ont conservé des colonnes et des chapiteaux en grès remontant au XII^e siècle et on peut voir encore certaines vieilles enseignes fort curieuses.

Le nouveau beffroi et l'Hôtel de Ville situés sur la Petite Place sont la reproduction exacte de ces monuments au XVI^e siècle. Le Beffroi est surmonté du Lion d'Arras qui est, avec l'épi de blé, l'emblème de la ville. L'intérieur est fort intéressant; on y admire des fresques révélant l'histoire de la ville à travers les âges.

Le Palais de Justice, l'ancienne abbaye de Saint-Vaast, l'église Saint-Jean-Baptiste du XVI^e siècle et enfin la cathédrale, édifice commencé en 655 et sur lequel on travailla près de cent ans, complètement reconstruite après la guerre, sont visités par de nombreux touristes et pèlerins.

On peut y voir également la vieille église S.-D.-des-Arctiens, édifiée au souvenir d'une légende du XI^e s. Deux ennemis, l'Arctien et Normand s'étant réconciliés, la Vierge leur vint un clerge dont les gaudes de dire guérissaient le terrible mal.

Arras est le point de départ des pèlerinages aux trop célèbres champs de bataille de Lorette, Vimy, Mont Kemmel, Sinthois, etc., et au-dessus de la plaine caillote de blé et de betteraves, la lanterne des Morts de Notre-Dame-de-Lorette éclaire, chaque nuit, le lieu béni de la nef d'Arras encore une fois debout. — Katespierre, Jean Bodet, Adam de la Halle et Lohain sont des célébrités arrageoises.



Centre de lignes automobiles permanentes STARN vers Lille, Béthune, Bapaume, Saint-Quentin, Saint-Pol, Dunkerque.

Du dimanche des Rameaux au 11 novembre inclus, les jeudis, dimanches et fêtes, les auto-cars d'excursions STARN permettent de visiter les anciens champs de bataille de l'Artois, notamment le plateau de Lorette et les tranchées conservées des collines de Vimy (voir Es-branchements, p. 36).

D'ARRAS à LILLE

Vers Douai, la ligne se dirige vers l'Est, à travers la vallée de la Scarpe. On traverse la rivière à Fampoux et, dépassés les quelques bocages de Rozeux, les nombreuses cheminées d'usines de Biache-Saint-Vaast sont une légère initiation aux paysages industriels qui vont suivre.

La plaine, artésienne jusqu'à Vitry-en-Artois, devient ensuite plaine flamande; on pénètre dans le département du Nord et seuls quelques éleveurs surgissent çà et là sur le plateau.



G. Anché

Douai. — Le beffroi

Vers le Nord, les crassiers du bassin houiller de Hénin-Liétard simulent de monstrueux tas d'engrais posés sur l'immensité des terres cultivées.

A Corbehem, il subsiste encore des usines ruinées, vestiges de la guerre et, avant d'atteindre Douai, on traverse la Scarpe dans le faubourg industriel de Lambreaux.

Douai, « L'Athènes du Nord » comme d'anciens se plaisent à la rappeler, participe étroitement de l'histoire des Flandres. Plus intellectuelle qu'industrielle, son aspect a toujours différé des autres villes du Nord.

Forteresse au XV^e siècle, ville universitaire espagnole sous Philippe II, elle eut au cours des siècles suivants une vie intellectuelle intense. Eschaliers et cloches avaient envahi la cité, et pour qui connaît la ville on s'imagine le spectacle de toute cette jeunesse studieuse évoluant dans les rues étroites.

Reprise à la France en 1713 par le traité d'Utrecht, elle fut à peu près entièrement reconstruite à cette époque.

Pendant la guerre de 1914, Douai fut occupée par les Allemands dès les premiers jours par n'être libérée que fin Octobre 1918. La ville incendiée et pillée a cependant gardé quelques monuments intéressants. La description de son Hôtel de Ville et son Beffroi du XVI^e siècle ne serait trop longue ici ; disons cependant que leur visite est l'histoire même du pays incarnée dans la vétusté des pierres, surtout si elle est complétée par la montée au Beffroi, au célèbre carillon. Da

comme, la rue embrasse une partie des Flandres qui n'est pas la moins intéressante des points de vue historique et économique.

Le Palais de Justice (ancien Parlement des Flandres) du XVII^e siècle, sur les bords de la Scarpe; l'église Notre-Dame du XII^e siècle, toute couverte d'un manteau de terre et qui voisine avec la Porte de Valenciennes; la collégiale Saint-Pierre et quelques vieux logis des siècles antérieurs ajoutent encore à son attrait.

Elle, chaque année, au mois de Juillet, est célèbre la fête du bon grain de Flandre; Casquet; il se promène dans la ville escortée de sa femme; Marie Casqueton et de ses enfants. L'origine de ce grain qui n'apparaît qu'au XV^e siècle fut longuement discutée; actuellement la légende veut que le grand moinequin d'Isler, habillé en guerrier du moyen âge, personnage Jehan Galois qui, au IX^e s. débarrassa la ville des Barbares du Nord.

Deux, qui en 1888 a perdu ses Facultés au profit de Lille, fabrique des draps depuis Charleroi; au cours des siècles elle y a joint la confection des dentelles et, au fur et à mesure des progrès, des mines métallurgiques, des huileries et des fonderies s'y sont établies.

Des « Michelines » de dernier modèle assurent des correspondances très rapides et agréables, en particulier avec les rapides et express de et pour Paris, pour les voyageurs allant ou revenant de Soisson et Valenciennes (1 nouvelle marche dans chaque sens avec gain de 25 à 30 minutes). — (Voir Embranchements, p. 36).

Cette fois la ligne se dirige nettement vers le Nord après avoir enjambé la Scarpe et le canal de la Haute-Deûle — vision bien flamande: l'une et l'autre sont couverts de rialsands. — Jusqu'au Font-de-la-Deûle, ce ne sont que hautes cheminées d'usines, terrils, hauts fourneaux, Rouge la nuit, noir le jour, ce paysage industriel prend fin à Leforêt où de grands peupliers cachent les manufactures, mais à Ostricourt on retrouve un bassin houiller important flanqué de sa cité ouvrière.

On dépasse Libercourt sur la lisière du Bois d'Épinoy, à gauche: Phalampin, résidence d'été de nombreux lillois montrant quelques belles propriétés aux vastes jardins d'agrément.

Après Saclin (voir Embranchements, p. 37), autre centre usinier, la plaine flamande reprend ses droits pendant quelques kilomètres et donne un large échantillon de toutes ses richesses: cultures variées, élevage, industrie.

La célèbre petite cité de Wattignies est laissée sur la gauche et, par les faubourgs de Petit-Ronchin et de Fives, on pénètre dans Lille dont on aperçoit, sur la gauche, la haute tour de son moderne Hôtel de Ville.

Lille, capitale de la Flandre Française, s'appelait encore Fiste au VIII^e siècle. Elle est la dixième ville de France et, pour le voyageur qui descend du train et se perd dans la foule du quartier de la gare, elle est bien une grande ville au sens large du mot.

D'abord, son nom l'indique, petite de superficie dans les bras de la Deûle, elle ne prend sa personnalité qu'au XI^e siècle. A cette époque, Baudouin IV la classe de maraîches. Baudouin V l'embellit. Philippe-Auguste en 1213 la détruit et la comtesse Jeanne la remet debout. Espagnole, flamande puis française

CONFISEUR :- CHOCOLATIER :- PATISSIER :- GLACIER

MEERT
LILLE

LES SPÉCIALITÉS RÉGIONALES
LES PLUS RÉPUTÉES

Gaufres fourrées, Caramels, Chocolats
—:— Amandes princiasses —:—

EXPÉDITIONS EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER

:- SALON DE THÉ :-

125, rue Nationale..... Télph. 1412
27, rue Esquermoise.... 1097 745

depuis 1667, Vauban la fortifie et Louis XIV y fait une entrée triomphante. Au xvi^e siècle elle lutte contre les Autrichiens ; la Convention esalte son courage, mais la Révolution la ruine de nouveau. Occupée par l'ennemi pendant la grande guerre, Lille est beaucoup à souffrir ; conquise et vaillante, elle se relève et présente aujourd'hui les caractères d'une cité industrielle de première classe après avoir été, au cours des siècles, une place forte importante.

Citer toutes les usines de Lille semble un défi, tant elles sont nombreuses et variées. Les plus importantes sont les filatures, les tissages, les fabriques de tapis, de cordes, les ateliers mécaniques ; viennent ensuite des raffineries, des distilleries, des fabriques de produits chimiques, des brasseries, etc., etc.

En circulant dans la ville où chaque coin de rue est occupé par le traditionnel marchand de filles entourées de papier blanc, on peut juger son peigne laborieux qui jamais ne flâne et va droit au but.

Personne, sinon les touristes, peut s'arrêter sur l'« Grand Place » où l'ancienne Bourse toute noire des familles de la ville est un souvenir de la domination espagnole ; à peine si, en fin de journée, on va s'étendre sur l'herbe rare des derniers remparts de Vauban.

Malgré ses ruines successives, Lille garde quelques souvenirs des temps passés. Des rues droites sont encore bordées de vieux logis aux sculptures espagnoles ou flamandes. Des édifices religieux tels que Saint-Maurice au style ogival flamboyant, la chapelle Notre-Dame de la Réconciliation du xiv^e siècle ; des monuments tels que les restes du Palais Elibour, les Portes de Roubaix, de Gand, de Paris, d'Ypres, demeurées debout malgré l'angustiation de leurs remparts, l'Hôpital Saint-Sauveur du xv^e siècle. Enfin une visite s'impose au musée qui groupe, sous le nom de Collection Wicar, les meilleures toiles des maîtres italiens.

De larges avenues dont la plus connue est le boulevard de la Liberté agréablement la ville où subsiste le goût des fêtes populaires ; chaque année des cortèges parcourent les rues de la ville, retraçant l'histoire de la cité et s'omettent pas de citer ici sa Foire Commerciale qui trouve ses origines au xiv^e siècle.

Lignes STARH vers Bruay, Lens et Billy-Berchou (voir Extensions, p. 37).

De LILLE à ROUBAIX et à TOURCOING

Si, par le large boulevard qui unit les trois sœurs des Flandres, on a l'impression d'une seule et même ville ; par la voie ferrée Roubaix semble nettement séparée de Lille. Après avoir fait machine arrière pendant quelques centaines de mètres, le train se dirige vers le Nord à travers les faubourgs et les jardins potagers où la fumée doit tenir lieu d'engrais. Des champs de blé et de maïs ont même la témérité de s'insinuer entre les constructions.

L'église de la Madeleine, à gauche, révèle une architecture très moderne.

Avant Croix, on traverse le canal pour pénétrer dans la cité usinière de Roubaix. Les croix de ses nombreux couvents alternent avec les hautes cheminées et cette fois, sans changer de décor, se joue le dernier acte du voyage. Tourcoing fait suite à Roubaix : derrière la ville s'étend déjà le territoire belge dont on voit le drapeau flotter entre deux usines.

Roubaix et Tourcoing, qu'on ne peut séparer par la pensée, se tiennent en réalité par leurs faubourgs et ne forment qu'une grande cité industrielle. Elles ont cependant une histoire sensiblement différente. La première se voyait en 1168, grâce à Charles le Téméraire, doter d'une Charte (Charte de la Haye) l'autorisant à « draper ». Souvent en compétition avec Lille, elle a toujours su garder son indépendance. Ville usinière avant tout, elle s'est spécialisée dans le tissage de la laine.

Comme Roubaix, Tourcoing, à quelques kilomètres de sa sœur, fabrique des draps depuis Charlemagne mais elle a orienté principalement son activité vers le tissage des étoffes d'ensemblement.

EMBRANCHEMENTS

d'Abbeville :

CROISEMENT avec la ligne LILLE-LE TRÉPORT et EMBRANCHEMENT sur BOSSIERES, (31 kil.) traversant la superbe forêt de Crécy. —

d'Albert :

EMBRANCHEMENTS sur : DOULLENS (44 kil.). — MONTQUIN (50 kil.) par Bray-sur-Somme (16 kil.) et Rosières (32 kil.), bifurcation sur AMIENS et TERNIER (24 kil.). — PÉRONNE (43 kil.), par Fricourt, Mametz, Montauban, Combles, Maurepas, Hem, Monacu, Cléry.

d'Amiens :

EMBRANCHEMENTS sur : BEAUVAIS (69 k.). — COMPIÈGNE (73 kil., par Moreuil (19 kil.), 17.000 hab., détruit en 1918. Point de départ pour la visite des champs de bataille avoisants. — Montdidier (36 kil.). — Tricot (46 kil.). — Estrées-Saint-Denis (38 kil.).

SAINT-POUL (78 kil.) par Flesselles (16 kil.). Aux environs, visiter Noyon. — Compiègne (37 kil.), bifurcation sur Le Tréport. — Doullens (44 kil.). — BIFURCATIONS sur ARRAS, LONGRES et ALBERT. — Frévent (82 kil.). — BIFURCATION sur ABBEVILLE.

LAON (108 kil.) par Rosières (32 kil.), bifurcation sur MONTQUIN et ALBERT. — Chaulnes (38 kil.), CROISEMENT avec la ligne SAINT-JUST-CAMBRAI. — Nesle (47 kil.), bifurcation sur OYON et NOYON. — Ham (39 kil.), EMBRANCHEMENTS sur PÉRONNE, SAINT-QUENTIN, NOYON. — Tergnier. — La Fère (85 kil.). — Versegny (90 kil.), bifurcation pour Dancy-Montiers. — Crépy-Couvron (36 kil.).

d'Arras :

EMBRANCHEMENTS sur : CAMBRAI. — DOULLENS et LE TRÉPORT. — Et sur BOULOGNE, par : Aubigny, bifurcation sur PRÉVENT et LENS; St-Pol, bifurcation sur LILLE et LE TRÉPORT; Anvin, bifurcation sur CALAIS; Hesdin; Montreuil-sur-Mer. — BIFURCATION sur ARRAS et BECK-PLAGE.

de Boulogne-sur-Mer :

EMBRANCHEMENTS sur : BOSSINGUES (44 kil.). — ST-OMER (85 kil.) par Douvres (25 kil.). — Lambres (46 kil.). — BIFURCATION sur CALAIS et ANVIN. — Arques (60 kil.). — BIFURCATION sur BERGUES - ISEROGUES.

de Calais :

EMBRANCHEMENTS sur : FURNES (73 kil.) par Gouvelines (23 kil.). — Looz-Plage (36 kil.). — Petite-Synthe (40 kil.). — Dunkerque (47 k.). — Zuydcoote (39 kil.). — Bray-Dunes (61 kil.), douane française. — ANVIN (86 kil.), par Ardres (18 kil.). — Boulogne (31 kil.). — BIFURCATION sur BOULOGNE. — Lambres (31 kil.). — BIFURCATION sur BOULOGNE et ST-OMER. — Rimeux (73 kil.). — BIFURCATION sur MONTREUIL et BECK.

de Chauny :

EMBRANCHEMENTS sur : SAINT-GERMAIN et sur ANIZY-PINON (33 kil.), par COCY-LE-CRATÉAU (14 kil.).

de Compiègne :

EMBRANCHEMENTS sur : BEAUVAIS, AMIENS, ROYE, SOISSONS (49 kil.) par Bethondes (7 kil.); Attichy (17 kil.); Vic-sur-Aisne (23 kil.). — LIGNE LOCALE sur COCY-LE-CRATÉAU.

LA FERTÉ-MACON (51 kil.) par Vieux-Moulin (11 kil.); PIERREFONDS (17 kil.); Morlencourt (23 kil.); Emerville (29 k.); Villers-Cotterets (37 k.).

de Douai :

EMBRANCHEMENTS sur SAINT-JUST-EN-CHAUMÉE; VALENCIENNES; TOURNAI; LENS.

LIGNE D'INTÉRÊT LOCAL pour Pont-à-Marcq, par Mois-en-Pévèle.

d'Étaples :

BRANCHEMENT SUR SAINT-POUL ET ARRAS.

de Lille :

Lille est un nœud de chemins de fer important. Plusieurs grandes lignes y ont leur point de départ, indépendamment de lignes secondaires et de petites lignes locales. Ce sont les lignes de :

LILLE A CALAIS. — LILLE A HIRSON. — LILLE AU TRÉPORT. — LILLE A BRUXELLES PAR BAISIEUX. — LILLE A BRUXELLES PAR MOUSCROEN.

LILLE A YVOIS PAR COMINES (vieille ville, patrie de Philippe de Comines, avait un Hôtel de Ville du xv^e s. intéressant qui est rasé depuis la guerre). — A LAES par Seclin, Libercourt et Hénil-Liétyard; à MEXIN par Halluin (ville industrielle de 13.502 habitants); à DON-SAUSOHN et LILLE; à LILLE par Haubourdin, Lomme (importante agglomération industrielle), Lambertart, Saint-André, La Madeleine.

Lille est relié à Lens et à Béthune par des services d'auto-guez qui permettent de se rendre en 35 minutes d'un centre à l'autre.

de Noyelles :

EMBRANCHEMENTS SUR DOMPIERRE (25 kil.); SUR LE CROTOY (8 kil.) et SUR CAUDEX (18 kil.), par SAINT-VALENT (5 kil.).

de Noyon :

LIGNES LOCALES SUR : MONTDIERRE (44 kil.) par Lassigny (16 kil.), où eurent lieu des combats très importants, Noye-sur-Matz (22 kil.), Rollot (23 kil.). — SUR HAM (25 kil.), par Guisnard (14 kil.). — SUR NEULE (31 kil.).

de Rang-du-Fliers :

EMBRANCHEMENTS SUR BESECK et SUR AIRL.

de Saint-Just-en-Chaussée :

EMBRANCHEMENTS SUR : ESTREES-ST-DENIS (23 kil.). — CALVACQUES (23 kil.). — BELIEVAIS (27 kil.). — MONTDIERRE, PÉRONNE et CAMBRAI.

de Saint-Quentin :

LIGNES LOCALES : SAINT-QUENTIN À HAM (27 kil.); SAINT-QUENTIN À VELO (32 kil.), par Vermand (12 kil.), localité d'origine reculée, prise et reprise pendant la guerre; ROISSAL (23 kil.) (EMBRANCHEMENT SUR CAMBRAI et SUR CHAULNES); EPHY (32 kil.). — SAINT-QUENTIN À GUXE (40 kil.), par Origny-Sainte-Benoîte (23 kil.); 2.000 habitants en 1914; localité remontant à l'époque mérovingienne. Toute cette région a été très abîmée pendant la guerre.

de Seclin :

EMBRANCHEMENTS pour : TEMPLEVEU, par Pont-à-Mareq (BRANCHEMENT SUR DODAÏ); et pour DON-SAUSOHN, par Gondecourt et Annœullin.

AUTRES LIGNES DU RÉSEAU



LIGNE DE PARIS A ARGENTEUIL

13 kil. **Saint-Gratien**. — Petite ville de plaisance. — Château (XIII^e siècle). — Église moderne renfermant les tombeaux de Calvat et de la princesse Mathilde.

16 kil. **Ermont-Eaubonne**. — BIFURCATION SUR VALMONDOIS, SUR PONTAISE et SUR Sannois.

16 kil. **Sannois**. — Petite ville pittoresque sur le flanc de collines. Point de départ pour excursions dans les environs. Plusieurs moulins et restaurants, rendez-vous des touristes, sont juchés sur la butte, d'où la vue s'étend sur un panorama immense.

18 kil. **Argenteuil**. — Ville de plus de 70.000 habitants, sur les bords de la Seine, renommée pour ses asperges et son vin. Centre d'un pèlerinage annuel à l'occasion de l'exposition de la Sainte-Touche. — Environs : Monument mégalithique, dit *allée couverte*.



LIGNE DE PARIS A CREIL, par Pontoise

7 kil. **Saint-Denis**. — Ancienne sous-préfecture, de plus de 83.000 habitants, couverte d'usines. On y remarque l'antienne et très célèbre abbaye royale dont l'église, fondée par Dagobert et rebâtie au XII^e siècle, était le lieu de sépulture des rois de France. — Maison d'éducation de la Légion d'honneur.

12 kil. **Enghien** (11.500 hab.). — Très fréquentée par les Parisiens. A des eaux sulfureuses efficaces contre les maladies des bronches et de la gorge. — Casino. — Vaste lac très poissonneux. — BREVETTES SUR MONTMORENCY.

16 kil. **Cernay**. — 18 kil. **Franconville**. — 21 kil. **Montigny-Beauchamp**. — 24 kil. **Pierrelaye**. — Petites localités au départ desquelles d'intéressantes excursions peuvent être faites.

29 kil. **Saint-Ouen-Faumont** (3.400 habitants.) — Château avec parc dessiné par Le Nôtre. — Église (XII^e siècle). — Dans les environs : Restes de l'Abbaye de Maubuisson.

30 kil. **Pontoise**. — Jolie sous-préfecture de 10.000 habitants sur la rive droite de l'Oise; passé historique intéressant. — Église St-Maclou (XII-XIV siècles). — Église Notre-Dame, contenant tombeau de Saint-Gautier. — Musée, dans vieux hôtel de la fin du XV^e siècle.

Ligne automobile STARR permanente vers Gray-les-Pâtres.

38 kil. **Auvers-sur-Oise**. — Localité de la vallée de l'Oise la plus fréquentée par les artistes. — Église des XI-XIV siècles. — Monument de Daubigny.

41 kil. **Valmondois**. — Petit village à l'entrée de la pittoresque vallée du Sausseron. — Monument Daubier.

De Valmondois à Creil (Voir ci-après).



LIGNE DE PARIS A CREIL, par Méry

Paris à Ermont-Eaubonne (Voir ci-dessus).

19 kil. **Saint-Léu-La Forêt**. — Agglomération de 6.308 habitants, où ont résidé plusieurs personnages célèbres (Louis Bonaparte, la reine Hortense, etc.). — Dans l'église (moderne) tombeaux de Louis Bonaparte, par Petitot; de Charles Bonaparte (père de Napoléon I^{er}); de la Maréchale Ney, etc. — Monument du Prince de Condé, à l'endroit même où il fut trouvé mort, en 1820.

21 kil. **Taverny** (4.500 habitants). — Bon point de départ pour excursions dans la forêt de Montmorency. — Remarquable église du XII^e siècle avec un magnifique retable de la Renaissance et le tombeau de Mathieu de Montmorency.

23 kil. **Bessancourt**. — Église XII-XIV siècles.

26 kil. **Méry-sur-Oise** (2.380 habitants). — En face d'Auvers-sur-Oise auquel il est relié par un pont. — Beau château. — Église XV^e,

28 kil. **Mériel.** — Village avoisinant la forêt de l'Isle-Adam. Eglise *xv*^e siècle avec tombe de Charles de Villiers de l'Isle-Adam (1535).

30 kil. **Valmondois.** — (Voir ci-dessus).

32 kil. **L'Isle-Adam** (4.100 habitants). — Station balnéaire et touristique, classée par décret du 23 Août 1921, l'Isle-Adam, avec sa forêt, sa plage et ses magnifiques installations balnéaires, jouit d'une vogue chaque année grandissante. Ancienne résidence des Princes de Bourbon-Condé, elle est actuellement un centre de villégiature des plus élégants.

Au milieu d'un des plus ravissants paysages de l'Ile-de-France, la délicieuse plage fleurie de l'Isle-Adam offre tous les agréments des plages maritimes les plus renommées.

Sa situation privilégiée sur un petit bras de l'Oise, qui n'est pas emprunté par la navigation commerciale, a permis tous les aménagements désirables pour la sécurité et le confort des baigneurs. Un barrage de surface, placé à l'entrée du bras protège les bains de toutes les impuretés, et notamment des nappes huileuses de pétrole, si désagréables pour les nageurs dans les voies navigables.

Dans un cadre de fleurs et de verdure, la plage offre un grand et un petit bains fort bien aménagés, un superbe plongeur, un merveilleux toboggan, un golf-minature, des courts de tennis, un dancing et un restaurant à prix modérés. C'est, à l'heure du thé ou du porto, un lieu de réunion des mieux fréquentés (location de cabines, costumes et bateaux ; leçons de natation).

Pour faciliter la visite de l'admirable et pittoresque région qui entoure l'Isle-Adam, les dimanches et fêtes de la saison d'été, le Chemin de fer du Nord organise des excursions en autocars et délivre des billets à prix réduits au départ de Paris (1^{er} cl. 17,50, 2^{es} cl. 12,00, 3^{es} cl. 7,50) ; trains directs de l'Isle-Adam à Paris (37 minutes).

36 kil. **Champagne.** — Eglise du *xix*^e et arc de triomphe du *xix*^e.



Saint-Les-d'Esquerre. — Le château

40 kil. **Persan-Beaumont.** — Gare desservant Persan (4.873 hab.) et Beaumont (5.000 hab.), située sur la rive gauche de l'Oise, et point de départ pour excursions en forêt de Carnelle. — Ligne permanente d'autobus vers Chantilly et Senlis.

43 kil. **Brugères.** — Eglise du *xix*^e siècle.

47 kil. **Boran.** — Eglise du *xv*^e siècle, avec beau vitrail du *xv*^e siècle et une élégante flèche de 50 mètres de hauteur.

Superbe station balnéaire, sur l'Oise, créée en 1933. A immédiatement connu une grande vogue.

À proximité de la gare — Le plus près de la plage
S. LEBER, Chef de cuisine, propriétaire — Tél. 18

L'ISLE-ADAM

**Grand Hôtel de l'Écu de France
& Restaurant Brillat-Savarin**

Grand et petit bains très bien aménagés; toboggan, vagues artificielles; plongeurs; aquaplanes. Restaurant, bar.

Location de cabines, costumes de bains et bateaux. Leçons de natation.

Vaste parc à autos.

Ligne permanente d'autobus STARN vers Chantilly.

51 kil. Précy-sur-Oise. — Eglise du xii^e siècle.

54 kil. Saint-Léon-d'Esserent (3.500 habitants). — Renommé pour ses carrières. — Eglise remarquable de style romano-gothique, à triple nef, avec belle flèche de pierre de 56 mètres de hauteur.

61 kil. Creil. — (Voir page 4).

LIGNE DE PARIS A LUZARCHES ET A PERSAN-BEAUMONT

7 kil. Saint-Denis. — (Voir page 3).

12 kil. Deuil. (5.000 habitants). — Eglise xii^e siècle, où se trouvent les reliques de Saint-Engène, à proximité du lac Marchais.

14 kil. Gonesse (4.000 hab.). — Eglise xii^e siècle (beaux vitraux).

15 kil. Sarcelles (5.000 habitants). — Eglise xii^e-xiii^e siècles.

18 kil. Ecouen. — (2.200 habitants), érigé sur le flanc d'une colline de 145 mètres d'altitude. Ancien Château, transformé en maison d'éducation de la Légion d'honneur.

21 kil. Demont (3.213 habitants). — Proche de la forêt de Montmorency. — Eglise en partie du xii^e; curieuses pierres tombales.

25 kil. Montcoul-Maffliers. — A Maffliers, église avec chœur construit par Philibert Delorme. — Itinéraire sur LUZARCHES par Viarmes. — Viarmes (82 kil.), église des xii^e-xiii^e siècles; aux environs, abbaye de Royaumont que permet de visiter le circuit automobile au départ de la ligne de l'Isle Adam. — Luzarches (26 kil.), bourg plaisamment situé aux abords de la forêt de Coye; aux environs, château de Champlatreux.

Ligne automobile permanente STARN vers Luzarches et Persan-Beaumont.

32 kil. Presles (1.613 habitants). — Eglise des xii^e-xiii^e siècles. — Excursions dans les forêts de Carnelle et de l'Isle-Adam.

37 kil. Persan-Beaumont. — (Voir ci-dessus).

LIGNE DE CHANTILLY A SENLIS ET CRÉPY-EN-VALOIS

Paris à Chantilly. — (Voir ci-dessus).

3 kil. Saint-Maximin. — 5 kil. Vineuil.

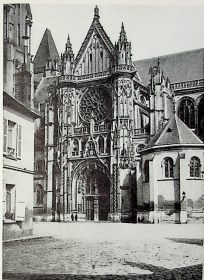
7 kil. Saint-Firmin. (1.300 habitants). — Eglise xii^e siècle avec beaux vitraux Renaissance.

13 kil. Senlis. — Sous-préf. du département de l'Oise et longtemps siège d'un évêché, Senlis est une des plus anciennes villes de France. Capitale des Silvanectes, à l'époque gauloise, elle fut résidence royale depuis Clovis jusqu'à Henri IV. Aussi abonde-t-elle en souvenirs archéologiques. C'est maintenant une petite ville d'environ 7.000 habitants, dont les excès allemands ont ramené le nom tristement en honneur. On y remarque : l'ancienne Cathédrale Notre-Dame (xii^e siècle). — L'ancienne église St-Pierre (xii^e-xiii^e siècles). — L'église St-Prambourg, ancienne collégiale désaffectée. — L'ancien évêché (xii^e siècle). — Les restes du château qu'habitèrent les rois de France jusqu'à Henri IV et qui sont maintenant propriété particulière, et ceux du picard Saint-Maurice, fondé par Saint-Louis. — L'Hôtel de Ville (reconstruit à la fin du xii^e siècle), de curieux restes de l'enceinte gallo-romaine de la ville, ainsi que des arènes, et enfin, de-ci de-là, les façades de diverses maisons particulières.

Excursions aux environs : Abbaye de la Victoire. — Saint-Firmin. — Chantilly.

Senlis est le point de départ d'un circuit en auto-cars, organisé par la Compagnie du Nord et la STARN et permettant de visiter la Forêt d'Ermenonville, le Château et l'Abbaye de Chaalis, le Désert de sable et le Tombeau de Jean-Jacques Rousseau à Ermenonville.

Lignes régulières d'autobus STARN vers Compiègne et Chantilly.



Sens. — La cathédrale

16 kil. **Mont-l'Évêque.** — Château (XV^e siècle) des anciens évêques de Sens.

18 kil. **Borest.** — Église des XII^e-XV^e siècles; Menhir, dit La Queue de Gargantua.

20 kil. **Barbery.** — Village près duquel se trouve le château d'Ognon, dans un très beau parc dessiné par Le Nôtre.

24 kil. **Rully.** — Curieuse église des XII^e et XIII^e siècles, avec belles tombes des XIV^e et XV^e siècles.

25 kil. **Fresnoy-Le-Luat.** — Au Luat, église du XV^e siècle.

29 kil. **Auger-Saint-Vincent.** — Église des XII^e-XV^e siècles.

36 kil. **Crépy-en-Valois.** — (Voir ci-après).

LIGNE DE PARIS A GARGAN ET CRÉPY-EN-YALOIS

7 kil. **Aubevilliers.** — Grosse agglomération industrielle de 55.700 habitants.

10 kil. **Le Bourget-Drancy.** — Le Bourget (7.600 habitants) est célèbre par les combats qui s'y livrèrent en 1870, et que commé-

morent cinq monuments divers. Le Bourget est maintenant un important port aérien. — Drancy (50.000 habitants) a une église moderne décorée dans le style gothique.

15 kil. Aulnay-sous-Bois (31.400 habitants). — Église des xiii-xvii siècles. Immaculation sur Gargan, station de la ligne de l'Est.

16 kil. Sevran-Livry. — Poudrerie nationale de Sevran. — Près de Livry, ancienne abbaye de Sévigné, où séjourna souvent Mme de Sévigné, et qui a été transformée en séminaire (maintenant vacant) pour les missions étrangères, en 1888.

22 kil. Villeparisis. — Château du xvii siècle.

27 kil. Mitry-Claire. — Mitry (4.000 habitants) possède une église intéressante du début du xvi siècle, avec orgues du xviii. — Claire (1.500 habitants). Bon point de départ pour excursions dans la campagne environnante.

32 kil. Thieux-Nantouillet. — A Nantouillet, église des xiii-xvii siècles, avec un beau portail Renaissance, et ruines d'un château du début du xvi siècle, dont il reste certaines parties bien conservées (escalier remarquable, chapelle, porte sculptée, etc.).

35 kil. Dammarin-Juilly-Saint-Mard. — A Dammarin, église du xvi siècle, avec superbe grille en fer forgé du xviii siècle. — Restes de l'église Saint-Jean (beau portail du xvi siècle). — Ruines d'un ancien château. — A Juilly, ancienne abbaye de la fin du xiv siècle. — A Saint-Mard, église en partie du xvi siècle. — Dammarin est relié à Meaux (ligne de l'Est) par un tramway.

43 kil. Le Plessis-Belleville. — A 6 kil., Ermesonville, célèbre par le souvenir de J.-J. Rousseau qui y mourut et fut enterré dans l'île des Poupiliers jusqu'au jour où ses restes furent transférés au Panthéon. Des excursions en auto-cars, au départ de Senlis, sont organisées, pendant l'été, par la C^e du Nord.

49 kil. Nanteuil-le-Haudouin (1.500 hab.). — A joué un rôle important pendant la première bataille de la Marne. — Église du xiii^e s.

61 kil. Crépy-en-Valois. — Petite ville de 5.000 habitants, ancienne capitale du Valois. Occupée quelques jours lors de la première descente des armées allemandes vers Paris. On y voit encore une partie des anciens remparts. — Église Saint-Denis, des xiii-xv^e siècles. — Ruines de l'ancienne collégiale Saint-Thomas. — De Crépy part un embranchement vers MARNOUL-SUR-ORNOY (Réseau de l'Est), par Ornoy-Villers et Betz (église, château). — Lignes automobiles STARS autour de Crépy, vers Compiègne et vers Nemours. En été, circuit automobile touristique de la vallée de l'Automne.

LIGNE DE PARIS AU TRÉPORT, par Beauvais

Jusqu'à Persan-Beaumont, 33 kil. — (Voir page 39).

41 kil. Chambly. — Bourg de 3.000 habitants, dans la jolie vallée de l'Esche. — Belle église des xiii-xiv siècles avec d'intéressants détails du xvi. — Environs : château de Petinus, au prince Murat.

53 kil. Méru. — Petite ville de 5.500 habitants environ ; est un centre important de fabrication de boutons et d'objets en os, écailles, etc. Église des xiii-xv siècles. — Ligne locale automobile vers LABOSSE et CHAMONTE-ES-VAUX.

79 kil. Beauvais. — (Basset). — Chef-lieu du département de l'Oise. — 39.000 habitants. — Evêché.

Ville d'ancienne origine ayant une industrie prospère (Manufacture nationale de tapisseries, broserie, tabletterie, et agréablement située dans la vallée du Thérain. Beauvais a joué, dans l'histoire du Moyen Âge, un rôle important ; on y célèbre encore tous les ans, par des fêtes religieuses et civiles, l'anniversaire (fin juin) de la défense de la ville contre Charles le Téméraire sous la conduite de Jeanne Hachette, dont une statue (par Vital-Dubray) orne le place de l'Hôtel de Ville. Indépendamment de la Manufacture de Tapisseries, il y a lieu de visiter à Beauvais : la Cathédrale Saint-Pierre, qui, tout lauchevée qu'elle soit, est un des plus beaux monuments gothiques de France (il n'en a, en effet, été exécuté que le chœur et le transept, lesquels ont, ensemble, une longueur de 72 m. 50). La hauteur de sa voûte en fait la plus élevée des cathédrales gothiques. On en admire le chœur, les portes Renaissance et les superbes vitraux et tapisseries des xii-xv-xvii siècles. Y voir également la célèbre horloge astronomique, œuvre d'un horloger local, qui donne les indications les plus diverses par le moyen de 82 cadrans et met en mouvement, à chaque sonnerie, des personnages variés ;



Cl. Anclair

Beauvais. — La cathédrale

44 mètre) : scène du Jugement dernier). — Le Palais de Justice (ancien palais épiscopal) qui renferme des parties remontant au début du xiv^e s. — L'Hôtel de Ville, construction du xv^e s., ornée de panneaux de Maillart. — L'église St-Etienne, un mélange intéressant des styles roman et gothique (belle verrière, xv^e s.). — Dans le voisinage de la Cathédrale et de l'Hôtel de Ville, maisons anciennes.

Un service d'auto-pneus Michelin s'y départe nouveau chaque jour dans chaque sens, assure par Croix un trajet agréable et accéléré qui met Beauvais à 1 h. 20 de Paris.

EMBRANCHEMENTS SUR : Goussay-Françaises (20 kil.), par Saint-Germer (23 kil.); ruines de l'ancienne abbaye Saint-Germer et Sainte-Chapelle, copie réduite de celle de Paris. — Gisors (34 kil.), par Auneuil (12 kil.), Labosse (19 kil.), Tris-Châteaux (31 kil.). — SAINT-JUST-EN-CHAUSSÉE (37 kil.) par la Rue-Saint-Pierre et Bulles (23 kil.). — CREIL (48 kil.), par Hermes (14 kil.) **BIENVENUES SUR** PERON-BEAUMONT; Momy (22 kil.), centre industriel, 3.300 habitants, église xiv-xv siècles. — Courcelles (63 kil.), par La-Rue-St-Pierre (20 kil.) **BIENVENUES SUR** SAINT-JUST-EN-CHAUSSÉE et Clermont (28 kil.). — Amiens (82 kil.) par Crèvecœur (38 kil.) **BIENVENUES SUR** SAINT-JUST; Fontaine-Bonneleau (26 kil.), sources ferrugineuses; Conty (46 kil.), belle église xv^e siècle; Saloux (67 kil.); centre manufacturier important.



Le Tréport. — La plage

Une excellente relation assurée par auto-pneu permet de se rendre de Beauvais à Amiens ou d'en revenir en 1 h. 10.

83 kil. Montmille. — Eglise avec crypte, du ^{ix}e siècle.

92 kil. Milly. — Ligne d'intérêt local, sur Foumain.

95 kil. Saint-Omer-en-Chaussée. — Eglise du ^{xv}e siècle. — Bifurcation sur Amiens.

101 kil. Marseille-en-Beauvaisis. — Joli village dans une région giboyeuse traversée par un affluent du Thérain, où l'on peut se livrer à la pêche à la truite. Eglise (^{xv}e s.) et chapelle, lieu de pèlerinage.

126 kil. Abancourt. — (Buffet-Hôtel). — Grouement de la ligne Amiens-Rouen.

137 kil. Aumale (2.500 habitants). — Situation pittoresque sur la Bresle. Monuments intéressants: Hôtel de Ville des ^{xv}e-^{xvii}e siècles et église de style gothique flamboyant (portail attribué à Jean Goujon). — Lignes d'intérêt local conduisant, l'une à Amiens, la seconde à Evreux, sur la ligne Dieppe-Le Tréport.

155 kil. Nesle-Normandeuse. — Aux environs, superbe château-fort de Hambores, du ^{xv}e siècle, récemment classé comme monument historique et dont les quatre grosses tours et le donjon central se dressent au milieu d'un vaste parc.

167 kil. Longroy-Gamaches. — A Gamaches, belle église des ^{xv}e-^{xvi}e siècles. — Bifurcation sur Loxonnois.

180 kil. Eu. — Coquette petite ville de 5.000 habitants, connue surtout par son château, propriété de la famille d'Orléans.

LE TRÉPORT STATION BALNÉAIRE
à 5 h. 50 de Paris

LA MER - LA CAMPAGNE - LA FORÊT D'EU

LE CASINO MUNICIPAL

ouvert de la Pentecôte à Octobre

est l'Établissement le plus gai de la région

Théâtre — Cinéma parlant — Dancing — Tennis
Salles de Boule et de Bacara

— Intéressante église des XII-XIII siècles, avec crypte renfermant les tombeaux de plusieurs comtes d'Artois, ornée de belles statues anciennes. — Collège (XVI siècle), dont la chapelle contient le mausolée du duc Henri de Guise. — Château détruit, en partie, par un incendie, en 1902, restauré depuis, avec beau parc dessiné par Le Nôtre. — Aux environs, forêt importante.

182 kil. Le Tréport-Mers (R. N.). — Ces deux agglomérations, que sépare seule la rivière de la Bresle et qui comptent ensemble près de 7.000 habitants, doivent à leur proximité de la capitale d'être parmi les stations balnéaires du réseau les plus fréquentées des Parisiens. L'une et l'autre sont nichées au pied de gigantesques falaises crayeuses de 80 à 100 mètres de hauteur, de part et d'autre de l'échancrure par laquelle la rivière atteint la mer en formant un estuaire qui a été aménagé en avant-port de Tréport.

Le Tréport même, qui a environ 5.700 habitants, comprend deux parties : la ville basse, ou vieille ville, comprise entre la plage et le pied des falaises et où se trouvent, outre le Casino, les principaux hôtels, restaurants et boutiques, et la ville haute, reliée à la précédente par une combinaison de rampes et d'escaliers et par un funiculaire, et où l'on peut visiter les quelques monuments qui subsistent du passé très agité de la ville, qui fut occupée à plusieurs reprises par les Anglais. À noter : l'église *Saint-Jacques*, du XII^e s., qui a un charmant portail (à l'intérieur, remarquables clefs de voûte, retable du XVI^e s., belles stalles sculptées); l'*Hôtel de Ville*, curieux édifice en mosaïque, renfermant quelques collections assez intéressantes; une très belle croix de grès sculpté, du début du XVI^e siècle. La plage mi-sable, mi-galots, est bordée par une esplanade le long de laquelle ont été édifiées d'élégantes villas.

Mers-les-Bains est une des plages les plus rapprochées de Paris, puisqu'elle n'en est qu'à 2 h. 30; c'est une plage de famille, cela signifie que les enfants peuvent, en pleine liberté, s'y livrer à leurs ébats sans que les parents aient à redouter pour eux le moindre danger.

La société y est des plus choisies; les notabilités du monde élégant, de l'industrie, du commerce, de la finance, de la politique, de la littérature s'y donnent rendez-vous.

Mers possède un Casino Municipal qui constitue le centre des attractions et des distractions qui font de cette ravissante plage une des plus charmantes et des plus fréquentées.

La vague croissante du Tréport et de Mers a donné lieu à des projets d'extension qui commencent à recevoir leur application, et l'on doit s'attendre à ce que, dans peu d'années, les deux villes, avec leurs agrandissements, forment une agglomération pouvant rivaliser en importance avec les ports les plus fréquentés de la côte.

Dans les environs du Tréport et de Mers se trouvent encore de charmantes petites stations balnéaires appelées sans aucun doute à un grand développement en raison de leur situation.

C'est, en premier lieu, à 4 kil. à l'Ouest du Tréport, auquel il est relié par un service d'autobus, le bourg de *Meauil-Vail*, tout entouré de verdure, dans un site très pittoresque, et qui possède une jolie plage de sable fin. Le village est agrémenté d'un joli jardin public en étages et possède une petite chapelle de la fin du XVIII^e s. Vient ensuite, à moins de 2 kil. plus au Sud, *Criel-Plage*, dépendant du bourg de Criel, où l'on accède par Touffreville, gare de la ligne du Tréport à Dieppe. Enfin, à 8 kil. au Nord de Mers, se trouve *Bois-de-Cise*, petite agglomération blottie au fond d'un vallon verdoyant et entourée de bois qui forment le bar de nombreuses excursions en même temps qu'ils l'abritent contre les vents. On accède à la plage, qui est à une certaine distance, par une échancrure artificielle percée dans la falaise. L'on peut également gagner cette dernière plage de celle d'Ault qui n'en est éloignée que de 3 kil. (voir ci-dessous).

La Compagnie du Nord organise chaque été des correspondances automobiles assurant la liaison des gares du Tréport et d'Eu ainsi que des plages de *Bois-de-Cise*, *Ault* et *Quival*.

Le Tréport est le point de départ de services spéciaux d'autobus d'été, nombreux et particulièrement confortables, vers la forêt d'Eu, Ault, Cayeux, le Touquet-Paris-Plage, etc.

LIGNE DE PARIS AU TRÉPORT
par Abbeville

De Paris à Abbeville (176 kil.). — (Voir ci-après).

202 kil. **Woincourt**. — **EMBRANCHEMENT SUR AULT et ONIVAL.**

Les deux stations d'Ault et d'Onival, qui sont toutes proches l'une de l'autre, sont également bien situées sur les dernières parties des falaises normandes. La première est une agglomération de près de 2.000 habitants nichée dans une brèche de la falaise et où s'élevaient de nombreuses et élégantes villas. Elle possède une intéressante église du xiii^e siècle.

La seconde est fréquentée par une clientèle de choix qui en apprécie la salubrité et le calme.

Elles sont toutes deux reliées à Eu et au Tréport, etc..., par les services d'autobus d'été.

On trouve dans chacune d'elles un joli casino avec salle de danse et courts de tennis bien installés.

211 kil. **Eu**. — (Voir page 44).

214 kil. **Le Tréport**. — (Voir page 45).

LIGNE D'AMIENS A ROUEN

31 kil. **Polz**. (1.100 habitants). — Ville ancienne, ayant perdu de son importance. — Église du xiv^e siècle, avec belles sculptures.

51 kil. **Abancourt**. — (Buffet). — **CROISEMENT** avec la ligne Paris-Le Tréport.

56 kil. **Formerie**. — **EMBRANCHEMENT SUR MILLY.**

65 kil. **Gaillefontaine**. — Église du xiii^e siècle avec beau retable.

72 kil. **Sarques**. — (Buffet). — **CROISEMENT** avec la ligne de Paris-Dieppe. (Dépôt de l'Etat).

81 kil. **Sommery**. — A l'entrée d'un tunnel long de 1.500 m. — Église du xiii^e siècle.

90 kil. **Montérolier-Buchy**. — **EMBRANCHEMENT SUR LE HAYNE.** (Dépôt de l'Etat).

Ligne automobile STARR pour Saint-Sauve (2.300 hab.).

101 kil. **Morgny**. — Dans les environs, à Saint-André-sur-Cailly, ruines d'un théâtre romain, et, à Hainville-Craon, église gothique.

113 kil. **Darnetal** (7.700 habitants). — Importantes filatures. — Vieille tour et belle église du xiv^e siècle.

117 kil. **Rouen**.

LIGNE DE PARIS A DUNKERQUE

De Paris à Arras (213 kil.). — (Voir page 30).

213 kil. **Vimy**. — (2.000 habitants). — **Sauvent** cité pendant la guerre. Entièrement ravagé. Avait une intéressante église du xv^e s.

216 kil. **Aulon**. — (Avait 10.000 habitants avant la guerre 10.400 aujourd'hui). — Entièrement rasé pendant la guerre, est maintenant entièrement reconstruit.

218 kil. **Lens**. — Ancienne place forte, Lens, à la suite de la mise en exploitation des mines de houille, en 1850, était devenue une importante agglomération ouvrière comptant près de 33.500 habitants en 1914 et sensiblement le même nombre aujourd'hui. Occupée par l'ennemi dès le début de la guerre, la ville a été entièrement détruite en grande partie du fait des Allemands qui la saccagèrent en se retirant, en même temps qu'ils dévastèrent les mines dans toute la mesure possible. La ville ne renfermait d'ailleurs aucun édifice intéressant, à part l'Hôtel de Ville, dont l'enceinte

MADAME NILLE, FILLE, SUCCESSUR
Vila - Les Bains n, RUE DE SAINT-VALÉRY

ONIVAL-PLAGE

Téléphone 17

AGENCE MONBORGNE

Location de Villas et Appartements meublés

Vente de Terrains et Villas - Garde

guration devait se faire en 1914, et aujourd'hui Lens est ressuscité.

Service automobile permanent STARN vers Lille.

Localités secondaires : LENS à ANASTASINES, par Bavuis-Prévins et Don-Salengin. — LENS à LAUSCOUERT, par Hélin-Liéard (centre industriel important, avec vieille église des XI^e-XVI^e siècles), d'où part un embranchement sur Bavuis-Prévins. — LENS à FAUCONNEX, par Liévin (3 kil.), importante concession houillère, ravagée par les Allemands; Givenchy (6 kil.), également dévasté; Souchez (9 kil.); Ablain-Saint-Nazaire (10 kil.); Carency (12 kil.), agglomérations jadis florissantes, maintenant disparues; Camblain-l'Abbé, dont subsiste l'église des XIV^e-XVI^e siècles; Aubigny-en-Artois (23 kil.); Avesnes-le-Comte (35 kil.), (église du XI^e siècle); Bertoucourt (44 kil.) et Haucourt-sur-Canche (56 kil.), pèlerinage à la chapelle Notre-Dame de Bon Secours. — LENS à BOUAIN, par Corbichem.

226 kil. **Bully-Grenay.** — Importantes mines de houille, reliées à : St-Pol (38 kil.) par un embranchement desservant Bruay (31.000 habitants), grosse exploitation houillère, et Brian (31 kil.) et à Valenciennes (9 kil.) par une ligne locale desservant via Vermelles les mines de Bothune.

222 kil. **Nœux-les-Mines.** — (12.221 habitants). — Importantes mines de houille.



Bergues — Le beffroi

237 kil. **Béthune**. — Sous-préfecture du Pas-de-Calais. — (20.000 habitants). — Ville ancienne, définitivement rattachée à la France par le traité d'Utrecht, et qui, sans tomber au pouvoir des Allemands pendant la guerre, a été violemment bombardée par eux. L'église Saint-Vaast, entre autres, a été entièrement détruite; le beffroi (XIV^e s.) dont le carillon était célèbre dans la région, a été également fort endommagé. Il est en cours de reconstruction, mais le carillon n'existe plus. C'est un des bons points de départ pour la visite des champs de bataille de 1918 (Estaires-sur-la-Lys, Sailly, Givenchy, le Mont Kemmel, etc.).

REUNION SUR LILLE ET ARRIVILLE-LE TRÉPORT.

Nombreux circuits automobiles réguliers STARN dans la région.

250 kil. **Lillers**. — (3.500 habitants). — Belle église du XII^e siècle.

Ligne automobile STARN vers Arras, Dunkerque et Saint-Omer.

256 kil. **Berguette**. — EMBRANCHEMENTS sur : SAINT-OMER (28 kil.) Ligne d'autobus STARN vers Hazebrouck et St-Omer par Aire (7 kil.) (8.500 hab.). — Ancienne place forte pittoresque, avec une intéressante église et un élégant hôtel du XVI^e s., et un imposant Hôtel de Ville du XVII^e s.; Baringhem (13 kil.) et Arques (24 kil.) — et sur ARMENTIÈRES. — (Voir page 50).

Ligne locale vers Estaire-Blanche (14 kil.) par Lambres (7 kil.) et Liétras (12 kil.), château du XVI^e siècle.

263 kil. **Steenbecque**. — Église du XVI^e siècle. Dans les environs, Marbecque, avec église du XVI^e siècle à intérieur intéressant.

272 k. **Hazebrouck**. — (14.800 habitants). — Vieille ville, qui a souffert des bombardements ennemis pendant la dernière guerre. — Église St-Eloi, du XVI^e siècle, avec belle tour de 80 mètres de hauteur; hospice; ancien couvent des XVI^e-XVII^e siècles; hôtel de ville. — REUNIONS sur CALAIS et LILLE.

LIGNES LOCALES : HAZEBROUCK-NEUVILLE (14 kil.) — HAZEBROUCK-HOUSCHOUTS (34 kil.), par Steenvoerde (église gothique). — HAZEBROUCK-YPRES (21 kil.). Ligne d'autobus STARN vers St-Omer-Aire-Lillers, Dunkerque et Arras.

281 kil. **Cassel**. — (3.000 habitants). — La plus ancienne cité du département du Nord; a pu conserver intacts les vestiges de son passé historique et archéologique; c'est toute la vieille Flandre du Moyen Âge qui y survit. Point culminant du département; panorama de l'ancien front de l'Yser, Ypres, Dixmude, Nieuport, Mont-Kemmel, Bailleul, la Côte d'Angleterre. L'Hôtel de Ville conserve le bureau historique d'où le maréchal Foch dirigea en 1914-15 la bataille de l'Yser.

304 kil. **Bergues**. — (2.800 hab.). — Ancienne place forte, construite par Vauban, et qui a assisté à d'innombrables combats au cours des siècles. Sa principale curiosité est son beffroi, du XVI^e s., renfermant une cloche de 6.500 kil. — Église Saint-Martin du XVI^e s. (intérieur intéressant). — Hôtel de Ville, renfermant un Musée assez fourni en tableaux de l'École flamande provenant des anciens couvents. — LIGNES LOCALES sur St-Mommeles (12 kil.) et sur Houschout (14 kil.); (2.400 hab.), avec bel Hôtel de Ville du XVI^e siècle et une église des XVI^e-XVII^e siècles.

Dunkerque. — (Voir Hiérarch. I).

Services automobiles STARN vers Calais, La Panne et Arras.

Saint-Pal-sur-Mer est une agglomération de plus de 12.400 hab. située au sud-ouest de Dunkerque, possédant une vaste plage, malheureusement un peu vaseuse. Une belle avenue de 2 kilomètres de longueur relie la plage à la ville, qui constitue un petit centre de villégiature tranquille.

LIGNE DE LILLE A BRUXELLES

par Baisieux

4 k. **Hellennes**. — (18.000 hab.). — Chemin de fer d'intérêt local sur St-Amand. (Voir page 50).

8 kil. **Aesq**. — EMBRANCHEMENTS sur SOMMES et sur TOUSCHINS.

13 kil. **Baisieux**. — Dernière gare française.

26 kil. **Tournai**. — 109 kil. **Bruxelles**.



Saint-Omer. — Abbaye de Saint-Bertin

LIGNE DE LILLE A BRUXELLES

par Mouscron

18 kil. Mouscron. — (Buffet). — Douane belge.

31 kil. Courtrai.

Bruxelles.

LIGNE DE LILLE AU TRÉPORT-MERS

9 kil. Loos. — Filatures importantes. — Ancienne abbaye transformée en prison.

11 kil. Haubourdin. — Centre industriel. — Ligne locale sur SAINT-ANRÉ.

16 kil. Wavrin. — (4.350 habitants). — Important commerce de lin. — Bifurcation sur LEZS et ARMESTIÈRES.

19 kil. Don-Sainghin. — Bifurcation sur LEZS, sur HÉVIN-LÉZYARD et sur SÉCLIN.

27 kil. La Bassée. — (4.100 hab., en comptait 5.000 en 1914). — Fut, pendant la guerre, un point stratégique de premier ordre pour

les Allemands, et a été l'objet de violents combats. Est un point de départ pour les champs de bataille des environs (Giverny-Violaines, Cantelou, Neuve-Chapelle, Richelbourg, Saint-Vaast, etc.).

30 kil. Violaines. — **EMBRANCHEMENTS SUR PONT-A-VENDRE et sur BULAY-GUESAY.**

41 kil. Béthune. — (Voir page 48).

50 kil. Lapugnoy. — **EMBRANCHEMENT SUR HEMBERT, desservant les mines de Marles.**

66 kil. Brés. — **EMBRANCHEMENT SUR BULAY-GUESAY.**

73 kil. Saint-Pol. — **COUSSEMENT AVEC la ligne d'ARRAS à BULLOIGNY.**

82 kil. Frévent. — (4,164 habitants). — Église du *xv^e* siècle. — **EMBRANCHEMENTS SUR DOULLENS et sur LERS.**

104 kil. Auxi-le-Château. — (2,700 habitants). — Belle église du *xv^e* siècle avec fresques. — Hôtel de Ville.

123 kil. Saint-Riquier. — Ville importante au Moyen Âge, très déclinée maintenant (1,100 habitants). — Il lui reste de son ancienne abbaye une très belle église gothique, avec tour à l'intérieur, Christ en bois, de Girardon, 16 statues sculptées du *xv^e* siècle, fresques, trésor et beffroi du *xv^e* siècle.

135 kil. Abbeville. — (Voir page 7).

160 kil. Waincourt. — **EMBRANCHEMENT POUR AULT et CÉVAL.**

169 kil. Ea. — (Voir page 44).

173 kil. Le Tréport. — (Voir page 43).

LIGNE DE CALAIS A LILLE

10 kil. Les Attaques. — Curieux pont à quatre branches, du *xviii^e* siècle, à l'intersection de deux canaux.

13 kil. Pont-d'Ardres. — Tramway conduisant à Ardres (petite ville où séjourna François I^{er} en 1529, lors de l'entrevue du Drap d'Or, avec Henri VIII d'Angleterre).

22 kil. Watten-Eperlecques. — **DIVERSION SUR GRAVELINES.**

41 kil. Saint-Omer. — Sous-préfecture du Pas-de-Calais. — (19,700 habitants). — Ancienne place forte déclassée, sur la petite rivière de l'As. Doit son origine à Saint-Audomar ou St-Omer qui créa une abbaye à l'emplacement de la ville actuelle. A été violemment bombardé pendant la dernière guerre par les Allemands. A visiter: cathédrale (Notre-Dame) des *xiii^e*-*xv^e* siècles, restaurée au début du présent siècle (à quatre portails, dirigés vers les quatre points cardinaux, et une tour de près de 31 m. de haut; renferme de nombreuses et précieuses œuvres d'art); ruines de l'ancienne abbaye de St-Bertin; l'église St-Denis, reconstruite au *xviii^e* s., et qui a conservé son chœur, du *xv^e* s.; le musée qui le don récent de la belle collection de Teul-Chaix d'Est-Angé a enrichi de plusieurs œuvres picturales de premier ordre (portrait de Talleyrand, par Greuze, tableaux de Boilly, Lépiété, etc.), et qui contenait déjà un beau choix de tableaux de Brouhaels le Vieux, Cuyt, Largillière, Rattier, etc., une intéressante collection de salences anciennes et d'importantes séries d'antiquités préhistoriques et gallo-romaines; le Palais de Justice, ancien palais épiscopal, bâti par Mansart, à la fin du *xvii^e* siècle; l'église du Saint-Sépulchre, des *xvii^e*-*xviii^e* siècles, avec clocher de 22 mètres de haut; la fontaine Sainte-Aldegonde, du *xvii^e* siècle; la statue de Jacqueline Robin, héroïne locale, etc. — En outre, une excursion aux environs qui s'impose est la visite de l'ascenseur des Fontinettes (à 4 kil. de la ville), qui fait passer d'un bief à l'autre du canal de Neuffossé, avec une différence de niveau de 13 mètres, les chalandes d'un tonnage pouvant aller jusqu'à 200 tonnes. — **DIVERSIONS SUR BULLOIGNY, sur ARRASVIERS et sur GRAVELINES. — Lignes automobiles STARRN vers Houthouck, Aire-sur-la-Lys, Lille, Bergues.**

61 kil. Hazebrouck. — (Voir page 46).

76 kil. Balileul. — (3,700 habitants; 13,300 en 1914). — A été complètement détruit au cours des combats d'avril 1918. C'est le point de départ pour la visite de cette partie du front (le Mont Kemmel, Loco, Woormozelle, Mont des Cats, Météran, Filère, Neuve-Eglise, Steenwerck, etc.).

87 kil. Armentières. — (34,000 hab. près de 29,000 en 1914). — Était le centre de l'industrie linère, mais ne présentait aucune

curiosité. A presque entièrement disparu lors de l'offensive allemande de 1918. — **ÉTABLISSEMENTS SUR :** Courmes (16 kil.), par Houplines (2 kil. : centre industriel de 7.700 habitants). Doune française. — **DES-SAISONS** (16 kil.). — **LESS** (25 kil.). — **BUSQUETTE** et **SANT-OGER**. — En outre, un tram à vapeur, suivant la frontière, dessert les communes françaises entre Armentières et Halluin.

94 kil. **Pérenchies**. — (4.200 habitants). — Tissages de lin.

102 kil. **La Madeleine**. — (21.500 hab.). — V véritable faubourg de Lille.

107 kil. **Lille**. — (Voir page 34).

LIGNE DE LILLE A VALENCIENNES, AULNOYE ET HIRSON

5 kil. **Bouchin**. — (7.313 habitants). — Centre industriel.

15 kil. **Templeuve**. — (3.200 habitants). — Eglise romane. — **BRUCCATION** sur **SECLIN** et **DES-SAISONS**.

23 kil. **Orehies**. — Centre industriel de 4.000 habitants qui avait une certaine importance au Moyen Age. A un joli Hôtel de Ville avec beffroi. — **ÉTABLISSEMENTS** sur **DOUAI**, sur **SOMAIN**, sur **ASSEZ** et sur **TOURNAI**.



Saint-Amand. — L'Hôtel de Ville

35 kil. **Saint-Amand**. — Ville industrielle importante, de 14.800 habitants, connue surtout par ses eaux particulièrement efficaces pour le traitement de l'arthritisme. La ville elle-même est située au confluent de la Scarpe et de l'Éluon et doit son origine à une abbaye fondée au *viii*^e siècle par Saint Amand, et dont il ne reste qu'un bâtiment, transformé en Hôtel de Ville, et la façade. La curiosité la plus importante de la ville est la façade de l'ancienne église abbatiale, où se ressent l'influence espagnole, mais qui n'en est pas moins imposante : elle comprend une tour de plus de 80 mètres de haut, munie d'un carillon et flanquée de deux tourelles à dômes, avec lanternes. — A voir, en outre, église paroissiale, du *xviii*^e siècle, avec peintures murales, et maison du Receveur de l'Abbaye.

EMBRANCHEMENTS SUR : TOURNAI; SUR BLANC-MISSISSON; SUR LOUVRES, par DENAIN; SUR HELLEMMES, par BASTY.

48 kil. Valenciennes. — (Voir ci-après).

54 kil. **Maing-Femars**. — A Maing (2.865 hab.) Église des *xviii*^e-*xviii*^e s.

66 kil. **Le Quesnoy**. — (3.345 habitants). — Place forte importante au Moyen Âge.

69 kil. **Jolimetz**. — Près de la vaste forêt de Mormal qui fut un des derniers points défendus par les Allemands au cours de leur retraite.

82 kil. **Aulnoye**. — (Voir page 25).

94 kil. **Avesnes**. — Sous-préfecture du département du Nord. — (3.100 habitants). — Place forte importante aux *xv*^e et *xvii*^e siècles, fut occupée pendant toute la guerre par les Allemands. Centre de nombreuses filatures de laine. — Église Saint-Nicolas (*xviii*^e-*xviii*^e siècles) avec tour carrée de 60 mètres de hauteur; Hôtel de Ville, du *xviii*^e siècle; petit Musée; Monument Guillemain; Statue du tambour Stroh, par Fagel.

BIFURCATION SUR SOLRE-LE-CHATEAU (20 kil.), par Sars-Poteries, et SUR SOLESMES (47 kil.), par Landrevelles.

101 kil. **Sains-du-Nord**. — (3.155 habitants). — Nombreux tissages et filatures.

105 kil. **Feron-Glaçon**. — (3.500 habitants). — Gisements de fer.

110 kil. **Fournies**. — (13.800 habitants). — Centre important de l'industrie lainière. — BIFURCATION SUR MATHUNK. — A 2 kil., Wignehies, 3.990 habitants. — Tissages et filatures.

115 kil. **Anor**. — Centre industriel de 4.500 habitants. — EMBRANCHEMENT SUR CHIMAY.

123 kil. **Hirson**. — (Voir page 27).

LIGNE DE PARIS A VALENCIENNES, MONS ET BRUXELLES

Paris à Douai (225 kil.). — (Voir page 23).

228 kil. **Montigny-en-Ostrevent**. — Grand sanatorium antituberculeux, en partie détruit pendant la guerre.

239 kil. **Somain**. — (11.038 habitants.) — Grand centre industriel et entrepôt de houille.

EMBRANCHEMENTS SUR : ARMENTY-AU-BAG (15 kil.), par Aniche (4 kil.); exploitation houillère importante. — ASEC et LALLU (43 kil.), par Marchiennes (3.600 habitants); Orchies (16 kil.); Cysoing (20 kil.) (monument commémoratif de la victoire de Fontenoy); Bouvines (monument de la victoire remportée par Philippe-Auguste, en 1214, sur Othon IV); ASEC (20 kil.), petite agglomération industrielle.

LIGNE D'INTÉRÊT LOCAL SUR PÉAUWAZ (40 kil.), traversant le centre houiller le plus important de France et desservant, en particulier, Anzin (19 kil.), (16.100 habitants), ville industrielle en même temps qu'exploitation minière; Bruay-sur-l'Escaut (23 kil.), (9.000 habitants), mines; Fresnoy-sur-l'Escaut (28 kil.); Condé-sur-l'Escaut (20 kil.) (7.800 habitants), ancienne place forte, Ref des princes de Condé (Château du *xv*^e siècle; Église du *xvii*^e siècle avec beau clocher; Hôtel de Ville du *xviii*^e siècle; monument du général Pothoué Saint-Mars, buste de Melle Claires); Vieux-Condé (32 kil.); (9.600 habitants); mines de houille, servière station française. — Aux environs, important pèlerinage de Bonsecours.

243 kil. **Wallers**. — BIFURCATION SUR DENAIN et SAINT-AMAND.

254 kil. **Raisies**. — (12.165 habitants). — Centre industriel et houiller. Dans l'église, belle chaire du *xviii*^e siècle. Forêt très fréquentée par les habitants de Valenciennes.

260 kil. Valenciennes. — (Buffet). — Sous-préfecture du département du Nord, — (42.350 habitants). — Ancienne place forte démantelée, devenue un important centre industriel. Bel Hôtel de Ville reconstruit entièrement en 1868 et surmonté du superbe groupe de Carpeaux représentant : Valenciennes défendant ses remparts. Le Musée est particulièrement intéressant et comprend, entre autres, un beau choix de tableaux des Ecoles flamande, hollandaise et espagnole, une collection Carpeaux, des toiles importantes de Watteau, Pater, Harpignies, des sculptures de Crauck, tous originaires de Valenciennes. — A citer encore : l'église N.-D. du Saint-Cordon (moderne, avec beau clocher de 83 mètres de hauteur); l'église Saint-Géry (belles stalles sculptées); le Musée Gustave Crauck; l'École des Beaux-Arts (xviii^e siècle); le Monument Watteau, par Carpeaux; le Monument commémoratif de la défense de Valenciennes en 1793, par Crauck; le Monument Froissard, par Lemaire, etc.

Des « Michelines » nouveau modèle relient Valenciennes à Douai assurant à cette gare des correspondances, en particulier de et vers Paris / 4 nouvelles relations dans chaque sens, gain de 25 à 30 minutes, ce qui met Valenciennes à moins de 2 heures de Paris.

EMBRANCHEMENTS SUR : LILLE et HENON. — (Voir page 53).

MONS et BRUXELLES (92 kil.), par Osnang (7 kil.), 7.800 hab. centre industriel important; Blanc-Misseron (15 kil.), douane française.

MAURBOUX (38 kil.), par Curgies (7 kil.) (dans les environs, église de Schourg, des xiii^e-xv^e siècles, avec monument de Saint-Druon), et Bavai (23 kil.) (Buffet-Hôtel) vieille ville, au carrefour de huit grandes voies romaines, dont le souvenir est commémoré par une colonne surmontée d'une statue de Brunchaut. Eglise des xvi^e-xviii^e siècles. — EMBRANCHEMENTS sur HON-HENON et sur CAMBRAI.

LOUCHES (19 kil.) par Prouvy-Thiant (7 kil.) (BIFURCATION sur SOLESMES et Le CATEAU) et Denain (14 kil.), 27.000 habitants, centre industriel et minier très important; monument commémoratif de la victoire de 1713, et statue du maréchal de Villars.

HESBAY (48 kil.), par : Haspres (15 kil.), importantes fabriques de toiles. — LIGNE LOCALE pour (26 kil.) SOLESMES. — (5.740 habitants). Nombreux tissages; ruines de l'ancienne abbaye; église du xviii^e s. (BIFURCATION sur CAMBRAI et sur HAYAS, et LIGNES LOCALES pour AVRONNE, QUIEVY, CAUDRY, LE CATELST); Le CATEAU (87 kil.).

LIGNE DE (PARIS), SAINT-JUST, MONTDIDIER, PÉRONNE CAMBRAI ET DOUAI

De Paris à Saint-Just (80 kil.). — (Voir page 5).

39 kil. Maignelay (700 habitants). — Eglise gothique intéressante.

93 kil. Compiègne-Ferrèeres. — Limite de la zone des combats de 1918.

103 kil. Montdidier. — (4.700 habitants). — Sous-préfecture de la Somme. — A été entièrement détruit pendant la guerre. C'est à Montdidier que naquit Parmentier, dont une statue s'élevait sur une des principales places de la ville. Celle-ci comptait quelques édifices intéressants : Eglise du Saint-Sépulchre (des xv^e-xvi^e siècles), Eglise Saint-Pierre (xv^e siècle, avec beau portail gothique), Palais de Justice (xiii^e-xiv^e siècles), Hôtel de Ville (moderne), tous presque complètement anéantis. On peut prendre Montdidier comme point de départ pour une excursion aux champs de bataille de cette région (rivière des Doms, où l'armée Debensy arrêta la marche en avant de l'armée de von Hutier, ligne Rubescourt, Courcelles, Méry, Reaumont-sur-Matz, etc.).

Un service d'automatrices à marche rapide fonctionnant au départ de Compiègne accélère les relations de cette ligne jusqu'à Valenciennes, sans à l'aller qu'un retour.

Grâce à deux mouvements supplémentaires de Cambrai sur Auxigny et vice-versa, il permet, en outre, des correspondances très pratiques de ou pour Paris.

EMBRANCHEMENTS : MONTDIDIER-AMÉNS - MONTDIDIER-COMPIÈGNE - MONTDIDIER-ALBERT (60 kil.) par Caix-Vrely (24 kil.) (à Caix, vieille église, très endommagée), Rosières (28 kil.). — (COMMUNISTE avec la ligne AMÉNS-TEMMON), Albert - Montdidier-Noyon.

103 kil. Faverolles. — 110 kil. Laboissière. — 113 kil. Dancourt. Régions très dévastées.

119 kil. Roye. — (3.200 habitants). — Petite ville commerçante, qui, placée au point de rencontre de plusieurs grandes voies de

communication, a été souvent assiégée et pillée, avant la ruée allemande de 1914. Il n'en restait que des ruines à la fin de la guerre. Elle a depuis été reconstruite presque en entier. Une maison successivement Roys & Combréans (20 kil.) par Reussens-sur-Matz (19 kil.) (église du 13^e siècle détruite).

132 kil. **Chaulnes**. — Bourg de 1.764 habitants. — Croisement avec la ligne Amiens-Terouanne.

151 kil. **Péronne**. — Sous-préfecture de la Somme. — (4.314 habitants). — Ancienne place forte démantelée, qui eut un rôle historique important (Traité de Péronne de 1468). A été également complètement dévastée pendant la dernière guerre. Vieux château-fort historique à peu près intact. A visiter, aux environs, les champs de bataille de Mont-St-Quentin, Cléry, Maucropas, Combles, Bouchavesnes, Blaches, Barleux. — BRUCCATIONS SUR ALBERT et sur Ham.

Services automobiles permanents STANN vers Reponne, Arras et Saint-Quentin.

164 kil. **Wassigny**. — (1.745 habitants). — Très endommagé en 1918. — BRUCCATIONS SUR VALE et SAINT-QUENTIN.

166 kil. **Marcoing**. — (2.000 habitants en 1914). Localité à peu près complètement détruite au cours des opérations de 1918. Embranchement sur Massennes (2.700 habitants en 1914, destruction à peu près absolue). Marcoing est le principal centre pour la visite de toute cette partie du front.

195 kil. **Cambrai**. — (Hôtel-Hôtel). — Sous-préfecture du Nord. (29.200 habitants). — Siège d'un archevêché. — Elle a assez gravement souffert pendant la dernière période de la guerre; cependant ses principaux édifices n'ont pas été atteints de façon irréversible. La cathédrale Notre-Dame (du 13^e s., incendiée en 1535, réparée et agrandie de 1860 à 1870) a vu sa tour fortement endommagée par des obus (à l'intérieur, monuments de Fénelon et de l'évêque Belmas, par David d'Angers, du cardinal Régulier, par Noël, du cardinal Girard, par Crocq). La façade et le clocher (76 mètres de haut) de l'église Saint-Géry ont été également très abîmés, tandis que l'intérieur a été partiellement détruit. Gravement atteint, aussi, l'Hôtel de Ville dont les fameux Jacquemarts « Martin et Martine » (de 1510) ont été éparpillés. En revanche le beffroi (61 mètres) a peu souffert, de même que le Musée (quelques intéressants tableaux anciens, meubles sculptés, ivoires, bijoux et objets d'art divers). A voir en outre : la porte Notre-Dame, qui date de la domination espagnole, le portail de l'ancien archevêché, la porte de l'ancien hôtel Saint-Pol (du 15^e siècle), le château de Sellen, les statues de Baptiste Cambrai (que l'on dit être l'inventeur de la baliste), du chroniqueur Montrelet, et le monument commémoratif de la traversée de la Manche par l'aviateur Hélier.

EMBRANCHEMENTS SUR : SOMAIN (27 kil.), par Iwuy (9 kil.) centre industriel assez important; Bouchain (15 kil.) ancienne place forte, avec église du 15^e s.; Louvaches (19 kil.) (5.700 hab.) centre d'importantes usines de houille, BRUCCATIONS SUR DENAIN et VALENCIENNES.

Bava (53 kil.), par Solesmes (22 kil.) et Le Quesnoy (40 kil.).

Bossieux (46 kil.), ligne locale permettant la visite des principaux points de la ligne Hindenburg entre Cambrai et Arras.

Catillon (34 kil.), par Carnières (7 kil.) (1.068 habitants), avec église du 11^e siècle et Caendry-Cambrésis (14 kil.).

Bosmes (26 kil.), par Caendry-Nord (16 kil.) (13.000 habitants), centre important pour l'industrie des goupures et dentelles. BRUCCATIONS SUR DENAIN et SAINT-QUENTIN.

214 kil. **Arbaux**. — Théâtre de violents combats en 1918.

219 kil. **Sin-le-Noble**. — (12.100 habitants). — Centre industriel important qui a retrouvé sa prospérité d'avant guerre.

224 kil. **Denain**. — (Voir page 53)

LIGNE DE PARIS A LAON ET HIRSON

De Paris à Crépy-en-Valois (83 kil.). — (Voir page 40)

78 kil. **Villers-Cotterets**. — (4.600 habitants). — Jolie petite ville de plaisance et ancienne résidence des Valois, qui a fort souffert des bombardements ennemis vers la fin de la guerre. — Le Château, transformé en maison de retraite, renferme une très remarquable Salle des États (servant maintenant de dortoir) datant du milieu du 15^e siècle et qui est réputée comme un des chefs-d'œuvre de la Renaissance en France; en outre, intéressants escaliers ornés de sculptures. A visiter également la Maison natale de Dumas père à qui a été érigée une belle statue de bronze, due à Carrier-Belleuse.

— Petit Musée contenant de nombreux souvenirs des Dumas. — Villers-Cotterets doit surtout sa réputation à la belle forêt qui l'entoure (plus de 18.000 hectares de superficie), et qui a joué un rôle considérable dans la dernière phase de la guerre.

ÉMANCHEMENTS SUR LA FERTÉ-MACON (14 kil.) et sur COMPIÈGNE (37 kil.) par HANAUPT (4 kil.), remarquable église des XII^e et XV^e s. à deux chœurs parallèles. — EMBEVILLE (8 kil.). — BONSUILL-EN-



Soissons. — Abbaye de Saint-Jean-des-Vignes

VALOIS (12 kil.), belle église des XII^e et XV^e s. — MONTEVAL (14 kil.), abbaye des XII^e et XIV^e s., abritant quelques pierres tombales des XII^e et XIV^e s. — PIERREBOIS (20 kil.), magnifique château féodal restauré par Viollet-le-Duc, spécimen parfait de l'architecture au moyen âge, station thermale et d'agrément, point de départ de nombreuses excursions. — VIEUX-MONNIEUX (20 kil.), rendez-vous des peintres. — RAYMONDES (20 kil.), monument et wagon de l'Armistice.

Services automobiles permanents STARR vers Comcy-le-Château.

ÉMANCHEMENT SUR COMCY-LE-CHÂTEAU (12 kil.), site admirable, vue sur la vallée de l'Allier. Ruines imposantes du château-fort des Enguerrand du XII^e siècle. Église des XII^e et XIII^e siècles en partie détruite, classée monument historique.

88 kil. **Corey**. — Point où commençaient la zone de dévastation.

90 kil. **Longpont**. — Ruines d'une abbaye cistercienne du XII^e siècle dont l'église avait été édifiée sur le modèle de celle de Soissons. Dans le village, restes d'une porte fortifiée ayant fait partie de l'abbaye.

94 kil. **Vierzy**. — À l'entrée d'un tunnel de 1.400 mètres. Importantes carrières de pierres de taille.

105 kil. **Soissons**. — (Buffet-Hôtel). — Sous-préfecture du département de l'Aisne. — (18.700 habitants). — Était, avant la guerre, un important centre pour le commerce du blé et des haricots. On sait qu'elle eut un rôle important dans l'ancienne France et fut, pendant un temps, la capitale du Royaume de Neustrie. Déjà prise par les Allemands en 1870, elle a revu l'ennemi pendant la dernière guerre et compte parmi les villes qui ont été les plus éprouvées par les bombardements de celui-ci. — La Cathédrale, en particulier, qui était une belle église gothique du XII^e s., n'était guère plus qu'un monceau de ruines. De même, l'ancienne église abbatiale, Saint-Jean-des-Vignes, a été très fortement endommagée et, moins gravement, l'église de l'ancien petit séminaire. L'Hôtel de Ville, qui renfermait un musée assez intéressant, a été relativement épargné, ainsi que le Monument aux morts de 1870, la Fontaine de Blanchard et quelques anciennes maisons. — À visiter, dans les faubourgs, la crypte de l'abbaye de Saint-Médard (les bâtiments ont disparu, sauf l'ancienne salle capitulaire, qui date du XII^e siècle). Quant à la crypte même, qui remonte aux VIII^e et IX^e siècles, elle



Laon. — La cathédrale

consiste en une galerie de 24 mètres de longueur sur 2 m. 50 de largeur et 4 mètres de hauteur, à laquelle aboutissent sept autres galeries de même largeur et de même hauteur formant chapelles. — Nombreuses sont les excursions à faire aux champs de bataille voisins : Cuffies, Chavigny, Neuvres, Vingré, Fontenoy, Ambloy, Lavrain, Vierzy, Vigay, Buzancy, Laffaux, Vauxaillon, le Chemin des Dames, etc.

Services automobiles permanents STARN vers Coucy-le-Château.

EMBRANCHEMENTS ou LIGNES LOCALES sur : COMRIÈRES. (Voir page 22).
COUCY-LE-CHÂTEAU (34 kil.). — **COUCY-BRASSY** (31 kil.). (Réseau de l'Est). — **GUIGNICOURT** (29 kil.) (Réseau de l'Est), par Berry-au-Bac, dont le nom est si souvent revenu dans les communiqués.

109 kil. **Crouy**. — 111 kil. **Beaue-s.-Clamecy**. — 115 kil. **Margival**.
 119 kil. **Vauxaillon**.

123 kil. **Anizy-Pinon**. — Point de départ pour la visite du Chemin des Dames et du plateau de Craonne. — **EMBRANCHEMENTS sur COUCY-LE-CHÂTEAU et CHAUSY, et sur SAINT-GORANT et TANCHEM.**

Service d'autobus permanent STARN vers Chaussy et Laon.

140 kil. **Laon**. — (Buffet). — Chef-lieu du département de l'Aisne. — (19.000 habitants). — Pittoresquement bâtie sur une colline de 180 mètres d'altitude, Laon est une place forte que sa situation importante à la trouée de l'Oise a fait rechercher de tous temps

par les envahisseurs. Aussi n'a-t-elle subi de nombreux sièges dans le passé. Pendant la dernière guerre, hors d'état de se défendre, elle fut prise sans difficulté par les Allemands qui y demeurèrent jusqu'en octobre 1918. L'évacuation hâtive qu'ils durent en faire ne leur permit pas de l'endommager avant leur départ. Sa Cathédrale Notre-Dame, sans compter parmi les plus belles de France, s'en offre pas moins un grand intérêt. Commencée en 1165, elle n'a été terminée qu'en 1225. On en admirera particulièrement les tours et la façade; en outre, à l'intérieur, belles verrières du xiii^e siècle, bas-reliefs, tapisseries de Bruxelles, superbe reliquaire, etc. — L'église Saint-Martin, du xii^e siècle, dépendant d'une ancienne abbaye transformée depuis en Hôtel-Dieu, présente des particularités architecturales curieuses et renferme de beaux monuments funéraires. — A visiter encore : le Musée (plusieurs toiles anciennes intéressantes); le Palais de Justice; la Tour Penchée; les Portes de Soissons, d'Arden, des Chenaillies, qui datent du xii^e siècle, les remparts qui offrent des vues de toute beauté sur la campagne environnante; plusieurs vieux hôtels à l'architecture originale, l'ancienne chapelle des Templiers (du début du xii^e siècle) aux curieuses sculptures grotesques, etc. — Excursion à l'emplacement des Bertins.

Ligne automobile STARR sur Liesse et Rocoy-sur-Serre. De juillet à septembre, les dimanches, excursions vers les champs de bataille de la région de Laon (Chemins des Dames).

EMBRACHEMENTS SUR : THÉNISIA et AMIENS. (Voir page 5).

Méziers, par Liart (Réseau de l'Est). — REIMS et CHALONS (même Réseau). — Le CATRAI (78 kil.), par Guise (9.000 habitants); usine Godin, église (xv^e siècle), château xvi^e siècle (transformé en casernes), statues de Camille Desmoulins et de Godin. **EMBRACHEMENTS SUR SAINT-QUENTIN, SUR VERVINS, SUR HIRSON, et sur ROHAIS.**

155 kil. **Dercy-Mortiers.** — **EMBRACHEMENT SUR VERVIGNY.**

165 kil. **Marle-sur-Serre.** — (3.500 habitants). — **LIGNE LOCALE SUR MONTCORNET.**

178 kil. **Vervins.** — (3.200 habitants). — Ancienne ville fortifiée, connue par le traité qui y fut signé en 1558 entre Henri IV et Philippe II. Le commerce de la vannerie et de la bonneterie y est très florissant. — Dans l'église, s'observe une remarquable composition religieuse de Jouvenot, datant de la fin du xvii^e siècle. — **LIGNES LOCALES : Vervins-Laun et Vervins-Guise.**

192 kil. **Origny-en-Thiérache.** — (2.024 habitants). — Centre du commerce de la vannerie, qui est une spécialité de la région (dénommée *Thiérache* d'après le nom du roi de Bourgogne Thierry II, qui la posséda).

197 kil. **Hirson.** — (Buffet-Hôtel). — (11.344 habitants). — Centre industriel important (verreries, filatures, établissements métallurgiques, scieries, etc.) au confluent de l'Oise et du Grand. — La ville possède une jolie église moderne, et est entourée de belles forêts qui en font un lieu de villégiature apprécié. Entre autres promenades intéressantes aux environs, citons : cascade de l'Oise, étang de Blangy, etc.

EMBRACHEMENTS SUR : VALENCIENNES. — BUSIGNY (55 kil.), par la Capelle-en-Thiérache (15 kil.), 2.042 habitants. Important croisement de routes; est le point de départ où les lignes françaises furent franchies par les plénipotentiaires allemands le 7 novembre 1918; Le Nouvion-en-Thiérache (27 kil.), 2.042 habitants en 1914. Ville natale de l'historien Lavisse; et Wassigny (82 kil.) (**EMBRACHEMENT SUR SAINT-SOPIPET-LE CATRAI et sur GUISE et LAON**).

Relations avec l'ALLEMAGNE

Après une longue éclipse, le mouvement touristique de France vers l'Allemagne a repris peu à peu, et de plus en plus nombreux sont les Français qui, en ces dernières années, se sont remis à visiter le pays voisin : celui-ci, malgré son industrialisation intense, a conservé quantité de régions pittoresques et de monuments artistiques, dont les musées comptent parmi les plus complets d'Europe.

Si, par sa position géographique, le réseau du Nord ne donne pas indistinctement l'accès direct à toutes les parties du Reich, du moins même-t-il, dans des conditions de vitesse, de luxe et de confort qui ne craignent aucune comparaison, vers une importante fraction de l'Allemagne; en particulier c'est lui qui relie par le trajet le plus court les deux capitales française et allemande.

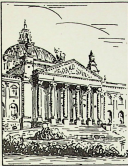
Si le voyageur pressé, qu'un but d'affaires seul appelle à Berlin, abat d'une seule traite la longue distance de quelque 1.080 kilomètres qui sépare les deux villes et que le Nord-Express et un excellent rapide de jour franchissent en moins de 13 heures et demie, le touriste, lui, serait inexcusable de ne pas s'arrêter en cours de route pour visiter au moins les trois ou quatre villes historiques qu'il rencontrera sur son passage. C'est ainsi qu'après la traversée de la Belgique un premier arrêt obligatoire sera celui d'Aix-la-Chapelle.

Aix-la-Chapelle : ce nom s'accouple irrésistiblement à celui de Charlemagne, qui en avait fait une capitale, en même temps qu'un rempart de la chrétienté contre les Saxons, et qui y est mort. La « Chapelle » qu'il y fit édifier de 796 à 804 — et qui est devenue la cathédrale — abrite un sarcophage antique où l'on prétend que fut inhumé le Grand Empereur après sa mort. L'édifice lui-même est une construction byzantine à coupole à laquelle a été adjoint un chœur gothique à la fin du xiv^e siècle. Outre son intérêt propre au point de vue historique et architectural, le monument a un autre titre à la curiosité du visiteur : son trésor qui consiste particulièrement en reliques et objets précieux. L'ancien palais de l'empereur, lui, n'existe plus : à sa place s'élève l'Hôtel de Ville, vaste bâtiment édifié au xiv^e siècle qui fut incendié en 1893 et a été restauré avec goût depuis. En face de cet édifice se dresse, sur une fontaine, une statue fort étriquée de l'empereur. Après avoir dû sa célébrité à ses coins qui lui donnèrent son nom, Aix-la-Chapelle a pris une place importante dans l'organisation allemande comme centre économique, grâce surtout aux mines de zinc, de houille et de plomb qui l'environnent.

Le second arrêt sera celui de **Cologne**, autre vieille cité qui fut édifiée sur le Rhin par les Romains, et dont la cathédrale ou Dom a une renommée universelle. C'est au milieu du xiv^e siècle que la construction en fut commencée : ce n'est que vers la fin du xiv^e s. qu'elle fut terminée. C'est incontestablement un des chefs-d'œuvre de l'architecture religieuse du monde entier; à côté de lui palissent les autres églises qui se dressent dans la ville, et dont certaines cependant présentent un très vif intérêt : Sainte Marie au Capitole (xiv^e siècle), Saint Gérard à la nef décaogonale, l'Église des Apôtres (xiv^e siècle), Saint Martin, Saint Pantaléon, Sainte Ursule, Sainte Cécile, Saint Séverin, qui toutes remontent à l'époque romane ou gothique.

Parmi les monuments civils anciens dont Cologne s'enorgueillit, il faut citer l'Hôtel de Ville, bel édifice du xiv^e s. avec un élégant vestibule de la Renaissance, et auprès duquel une autre construction du xv^e s., le Gürzenich (logis destiné à recevoir les hôtes de qualité qui visitaient la ville), est un remarquable spécimen des habitations bourgeoises de l'époque, la *Perle Mahn* et diverses demeures particulières que l'on rencontrera au cours des péripétations dans la vieille ville. Autour de celle-ci s'en est édifiée une nouvelle, aux boulevards larges et bien plantés, bordés de constructions somptueuses qui dénotent la prospérité remarquable de la cité.

De leur arrêt à Cologne les amateurs d'art et ceux qui ont gardé le culte de Henri Heine pourront profiter pour faire un raid rapide à **Düsseldorf**, dont l'Académie des Beaux-Arts, longtemps renommée, possède une belle galerie de tableaux de l'École allemande et où l'on peut voir la maison natale du grand écrivain. Si Düsseldorf a quelque peu perdu de son influence artistique au profit de Berlin, elle a par contre pris une importance considérable, tant au point de vue industriel qu'au point de vue commercial, et son port parfaitement aménagé reçoit directement les navires venant de la mer.



Berlin. — Le Reichstag

le visiteur ne regrettera pas le crochet qu'il aura fait pour admirer ce « musée du bois sculpté ».

Et enfin nous voici à Berlin. La capitale de l'empire allemand ne peut à vrai dire prétendre à la qualité de ville d'art, en dépit des nombreuses et souvent énormes constructions civiles qui y ont été édifiées au cours des 50 et 60 dernières années. C'est que son origine est relativement récente, en sorte que le passé n'a pu y laisser de traces. Son monument le plus important, le Château, ancien palais impérial, remonte, au plus loin, à la fin du xv^e siècle.

Le Dom ou cathédrale, qui a été l'objet de restaurations diverses, est surtout intéressant à visiter parce qu'il contient plusieurs mausolées de la dynastie déchue. La *Porte de Brandebourg*, érigée sur le modèle des Propylées d'Athènes, n'est pas sans grand air, avec la perspective au travers de ses cinq ouvertures de la célèbre allée des *Tilleuls*, laquelle conduit au plus important ensemble architectural de la ville : les places conjuguées de l'Opéra et de l'Arsenal, autour desquelles se dressent divers édifices imposants — palais de Frédéric-Guillaume I^{er}, Opéra, église Sainte Hédrige, Académie des Sciences et des Beaux-Arts, corps de garde, Arsenal, etc. — ainsi que de nombreux monuments et statues, au premier rang desquels l'important monument élevé à Frédéric le Grand. Ce qui mérite surtout l'attention à Berlin, ce sont les musées : Vieux Musée, Nouveau Musée, Galerie Nationale, qui sont parfaitement bien organisés et dont certaines collections sont de tout premier ordre. Berlin, d'autre part, est fier de son Tiergarten (ou jardin zoologique), et à juste titre : sorte de vaste Bois de Boulogne, il contient comme celui-ci des lacs abrités sous de belles falaises, des îlots, de larges allées, dont celle de la Victoire, avec ses Hémicycles en retrait garnis de statues en marche des anciens margraves de Brandebourg, a grand air. C'est un des principaux buts de promenade des Berlinoïses, comme l'est aussi Potsdam avec son Château Sans-Souci et son Nouveau Palais, tous deux édifiés par Frédéric le Grand, et comme l'est encore Charlottenbourg, qui a un très beau jardin, et où l'on visite la Manufacture Nationale de Porcelaine et le Mausolée Royal, qui comprend plusieurs beaux monuments funéraires.

La ligne Paris-Berlin constitue en quelque sorte l'arceau de ce que l'on peut appeler la ligne des capitales, et qui, parallèlement à l'axe de l'Europe, va rejoindre, d'abord Varsovie, puis Moscou, en détachant, de Berlin, un important embranchement qui dessert les capitales des nouveaux États baltes, Kovno, Riga, Reval. Cette liaison est assurée par le Nord-Express, qui ne le cède à aucun convoi continental pour son confort, sa rapidité et sa régularité.

Après Cologne, une halte à Hanovre, tant pour la visite de la ville même que pour celle d'une cité voisine, Hildesheim, une des plus pittoresques d'Allemagne.

Hanovre à vrai dire n'offre guère de vestiges anciens à la curiosité du visiteur, mais c'est une belle ville moderne aux larges voies qui bordent de somptueux hôtels privés, souvenirs de l'époque où elle avait rang de Capitale. Quant à Hildesheim, elle abonde en édifices religieux ou civils qui en font un véritable conservatoire d'architecture moyenâgeuse. La place nous manque pour citer toutes ses merveilles ; qu'il suffise de dire qu'elle rivalise avec Nuremberg en originalité et que le

Relations avec l'ANGLETERRE

Le Réseau du Nord est celui qui a, en quelque sorte, les relations internationales les plus étendues, au moins en ce qui regarde le continent européen.

Grande-Bretagne, Belgique, Hollande, Pays scandinaves, États baltiques, l'Allemagne et la Russie en partie, telles sont les régions qui en sont tributaires. Nous ne pouvons ici donner un aperçu, même sommaire, des innombrables capitales, villes d'art et curiosités naturelles auxquelles ce réseau donne accès, au-delà des frontières. De moins est-il indiqué d'attirer l'attention sur l'intérêt que présente la visite de la capitale britannique, à défaut d'une excursion plus ou moins prolongée dans une contrée où, comme en France, abondent les souvenirs des siècles passés aussi bien que les curiosités naturelles et les sites pittoresques.



London. — Palais de Westminster

D'ailleurs, qui hériterait maintenant, même en l'absence du tunnel sous-marin, à braver un mal de mer hypothétique et rendu de plus en plus improbable par le tonnage imposant des fastueux paquebots qui relient les rives française et anglaise, pour gagner l'immense métropole de l'empire britannique.

La vitesse des services de jour du Réseau du Nord avec Londres via Boulogne et Calais leur assure la préférence de tous les voyageurs soucieux de leurs intérêts, à l'agrément du confort des grandes

Visitez l'Angleterre

Descendez au **MINNIE'S GUEST HOUSE, BIRCHINGTON, KENT**

à 20 minutes de Dover

Propriétaire ayant habité Paris quatre ans et parlant français vous accueillera cordialement.
A 100 mètres de la plage, sur sur la mer de toutes les chambres.

cuisine anglaise, ou anglaise. — Trains à 5 minutes. — Canal privé pour clients
PRIX EN JUIN, JUILLET ET SEPTEMBRE DE 140 FRANCS PAR SEMAINE
PRIX RÉDUIT POUR SÉJOUR DE 3 SEMAINES

voitures à intercirculation et des voitures Pullman s'ajoute l'arrangement de la plus courte traversée maritime. C'est ainsi que le trajet Paris-Londres s'effectue actuellement en 6 h. 1/2 environ par train Pullman (Flèche d'Or) et bateau de luxe *Confébury* et, par ailleurs, les trajets Paris-Boulogne (234 kil.) et Paris-Calais (280 kil.) sont effectués sans arrêt respectivement en 2 h. 40 et 3 h. 05.

Par ailleurs, l'homme d'affaires pressé sera attiré par le service de nuit pour Londres via Dunkerque, le trajet sans arrêt entre Paris et Dunkerque et ses relations directes avec Lille, la Belgique, l'est de la France, l'Alsace et la Lorraine. Ce service de nuit permet de gagner un temps précieux au cours du voyage, car on trouve sur le poquebot de confortables cabines assurant une nuit entière de repos pendant la traversée.

Trop de gens croient encore que Londres n'est pas une « ville d'art ». Sans doute, le formidable incendie de 1666 a-t-il détruit bon nombre de ses monuments anciens ; il s'en faut cependant que tout ait disparu dans cette effroyable catastrophe, et il reste encore assez d'édifices religieux ou civils des siècles antérieurs pour satisfaire les amateurs d'archéologie. Westminster Abbey, par exemple, où sont couronnés les souverains anglais et où ils dorment aussi leur dernier sommeil à côté de tant de célébrités qui ont fait la gloire et la force de l'Empire. Westminster Abbey comprend des parties remontant au *xiii*^e siècle. La Tour, une Bastille qui joue un rôle énorme dans l'histoire britannique, a commencé d'être construite par Guillaume le Conquérant ; le Temple, cité des gens de loi, renferme une église datant du *xiii*^e s. ; anciens aussi le Guildhall, Mansion House, les églises Saint Giles (où on trouve le tombeau de Milton), St-Bartholomew (de l'évêque normand, St-John's Gate (reste d'une abbaye des frères de St-Jean-de-Jérusalem), et celles du St-Sépulchre et du St-Sauveur, etc., ainsi que les palais de Lambeth et de St-James, et nombre d'autres monuments civils. L'incendie de 1666 a permis d'autre part à un architecte de génie, Wren, de doter la capitale de plusieurs de ses plus beaux monuments : en premier lieu la cathédrale St-Paul, que d'aucuns préfèrent à St-Pierre de Rome à l'imitation de laquelle elle a été bâtie, l'Hôpital de Chelsea, le « Monument » grande colonne de 200 pieds de haut, surmontée d'une urne enflammée, symbolisant l'incendie, Marlborough Palace, demeure du prince de Galles. Parmi les édifices plus récents, il faut citer tout d'abord le Parlement, magnifique construction de style gothique, bordant la Tamise, élevée de 1840 à 1857 par l'architecte Barry ; la cathédrale catholique, de style byzantin, et érigée au début de ce siècle ; Buckingham Palace, séjour du roi, et qui est une élégante construction du *xviii*^e siècle. Que de choses il y aurait encore à signaler ! les musées : British Museum, National Gallery, Victoria and Albert Museum (ancien South Kensington Museum), Tate Gallery, Wallace Collection ; les parcs : Hyde Park, Regent's Park, Saint James's Park, Victoria Park, Green Park, etc. — vastes réservoirs d'air de l'énorme agglomération qui ferme Londres avec ses sept millions d'habitants et plus — ; les docks, s'étendant sur des kilomètres le long des berges de la Tamise ; les édifices somptueux des clubs, qui sont le véritable emblème de l'opulence britannique ; les ponts majestueux (London Bridge, Tower Bridge, Waterloo Bridge, Westminster Bridge, etc.) enjambant le fleuve couvert de bateaux qui arborent les pavillons du monde entier ; et enfin une infinité de monuments et statues (Albert Memorial, Colonne de Nelson, monuments de la reine Victoria, de Gladstone, statues de Wellington, de Cromwell, de Charles I^{er}, etc., etc.), sans compter les vieilles maisons de Holborn, les établissements universitaires et les édifices imposants modernes abritant des administrations publiques.

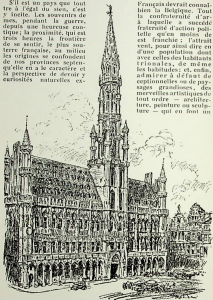
RELATIONS avec le DANEMARK

Des liens de sympathie qui remontent à la plus haute antiquité et certaines affinités d'esprit et de goût unissent depuis longtemps la France et le Danemark. Aussi les relations entre ces deux pays ont-elles été de tout temps très actives et empreintes de cette amitié séculaire ; elles se sont étendues pour ainsi dire à tous les domaines de l'activité humaine, et on en retrouve les traces dans les sciences, dans les arts et les lettres, comme dans les différentes manifestations de la vie économique et politique. Le développement des moyens de communication a, de nos jours, resserré encore plus étroitement ces liens de mutuelle sympathie, et de plus en plus nombreux sont les Français qui viennent visiter le Danemark.

RELATIONS avec la BELGIQUE

S'il est un pays que tout le monde à l'égal du sien, c'est y incline. Les souvenirs de nos, pendant la guerre, depuis une heureuse contique; la proximité, qui est trois heures la frontière de se sentir, le plus sou- terre française, au milieu les origines se confondent de nos provinces septen- qu'elle en a le caractère et la perspective de devoir y curiosités naturelles ca-

Français devrait connaî- bien la Belgique. Tout la confraternité d'ar- à laquelle a succédé fraternité d'action poli- telle qu'en moins de est franchie; l'attrait vent, pour ainsi dire en d'une population dont avec celles des habitants trionales, de même les habitudes; et, enfin, admirer à défaut de ceptionnelles ou de pay- sages grandioses, des merveilles artistiques de tout ordre — architec- ture, peinture ou sculp- ture — qui en font un



Bruxelles. — L'Hotel de Ville

Adr. Télégr. : GRANDHOTEL-BRUXELLES

BRUXELLES

LE GRAND HOTEL

PREMIER ORDRE

200 CHAMBRES -- 100 SALLES DE BAINS

TÉLÉPHONE 24.000 ET DANS TOUTES LES CHAMBRES

N° N° N° N° N° N° N° Administrations — Direction française

des plus grands centres d'art du monde. Ajoutons que, grâce à son étendue peu considérable, le voyageur ayant des loisirs limités hors de France, peut visiter rapidement les plus importantes villes de la Belgique et en rapporter des impressions qui, différentes de celles que l'on recueille en d'autres pays, ne leur cèdent en rien en intérêt.

Preillons l'un des excellents trains qu'a organisés la Compagnie du Nord, et qui, sans arrêt même à la frontière, nous amènent à Bruxelles dans le court intervalle de 3 h. 15, et nous voici dans la capitale belge, qui, sur une surface de peu inférieure à celle de Paris, groupe, depuis l'annexion de ses faubourgs (Ixelles, St-Gilles, Laeken) une agglomération de 700,000 habitants. Sans aucun doute, les larges percées qui ont été faites il y a quelque 40 ans dans la Vieille Ville lui ont-elles enlevé un peu de son pittoresque — au profit de l'hygiène d'ailleurs. Mais tous ses vieux monuments lui sont restés, et il en est qui comptent parmi les plus beaux du monde; et, à ceux-ci s'en sont ajoutés d'autres modernes, tel ce superbe Palais de Justice, qui est peut-être l'œuvre architecturale la plus importante qui ait été exécutée au xix^e siècle. Une série d'numération suffira pour montrer de quelles sensations d'art sera suivi un déplacement intérieur à celui qui demande la visite de la plupart de nos cités françaises. La gloire architecturale de Bruxelles, c'est, sans contredit, son superbe Hôtel de Ville, construit au début du xv^e s. et dont la flèche s'élançe avec une grâce incomparable à plus de 110 m. de hauteur. Les façades de ce prestigieux édifice sont ornées d'une profusion de statues historiques qui en font un véritable Panthéon de la Belgique du Moyen Age; la visite intérieure en est également des plus intéressantes, tant par la richesse de la décoration des galeries et des salles que par l'accumulation des objets d'art anciens et modernes qui les garnissent. Ce chef-d'œuvre de la vieille architecture flamande se dresse sur l'un des côtés de la Grand-Place, dont Victor Hugo disait qu'elle était « la plus belle au monde » et qui séduisit Foell, en effet, par l'harmonie de ses proportions et par le pittoresque des vieux logis qui la bordent, ces maisons des corporations ou guildes (maisons des Bouchers, des Brasseurs, des Charpentiers, du Sac, du Benard, etc.) qui sont autant de témoignages de la richesse d'invention des constructeurs d'autrefois. Face à l'Hôtel de Ville, se trouve un autre imposant édifice de style gothique, dit la Maison du Roi, reconstruit au xix^e siècle sur les plans mêmes du bâtiment primitif, et qui sert de Musée Communal; c'est en quelque sorte le Musée Carnavalet de Bruxelles, et on y voit exposées avec un goût parfait de belles collections de meubles, tapisseries et objets d'art évoquant l'histoire tourmentée de la vieille cité. L'architecture religieuse est représentée par plusieurs belles églises, dont la plus célèbre est la collégiale Ste-Gudule, construite du xiv^e au xv^e siècle, et dont la majestueuse façade est encadrée de deux tours massives, hautes de 60 m.; l'intérieur de la basilique est d'une grande distinction de lignes relevées par une quantité de statues dues à des artistes réputés; on y admire en outre de beaux vitraux anciens; les églises N.-D. des Victoires et N.-D. de la Chapelle sont également de remarquables spécimens de la Renaissance flamande par la richesse de leur ornementation extérieure. Le visiteur contempera encore les beaux palais (Palais Royal, Palais de la Nation — où se réunissent le Sénat et la Chambre des Députés — Palais des Académies, Palais du Comte de Flandre, Palais du duc d'Ardenberg, Palais du Cinquantenaire), les édifices monu-

— AU CENTRE — 3, place de la Bourse **BRUXELLES**



HOTEL CENTRAL

CAFÉ-RESTAURANT

PRIX FIXE ET A LA CARTE

200 chambres avec salle de bain

Chauffage central — Ascenseur

■ ■ ■ Confort ■ ■ ■

TELEPHONE 11.88.00 (18 lignes)

montons de la Banque Nationale et de la Bourse de Commerce, les bâtiments de l'Université, etc. On ne saurait non plus éviter de parcourir les musées remarquables dont s'enorgueillit la capitale belge : le Palais des Beaux Arts, où abondent les Rubens, les Téniers, les Bayaert, les Holbeins, etc; le Musée Moderne, avec un beau choix d'œuvres d'artistes contemporains; le Musée Wierts, le très important Musée d'Art monumental et industriel, etc. Le touriste enfin pourra, au cours de ses pérégrinations dans la ville, admirer l'imposante Colonne du Congrès, l'impressionnant monument des Martyrs, la statue équestre de Godefroy de Bouillon, le Monument des Comtes d'Égmont et de Horn, le théâtre de la Monnaie, réputé dans le monde entier, sans oublier les flâneries dans la curieuse galerie Saint-Hubert et la promenade obligatoire au bois de la Cambre — le bois de Boulogne du Petit Paris qu'est Bruxelles, — un jardin botanique, un parc du Cinquantenaire, un parc de Laeken, dans lequel se trouve, à côté d'un charmant palais royal, un imposant monument élevé à la mémoire de Léopold I^{er}, et enfin un parc de Tervuren, où l'on a édifié un superbe palais colonial qui contient de très riches collections ethnographiques.

Nombreuses sont les villes belges qui, après Bruxelles, s'imposent à l'attention du touriste. C'est Anvers, le grand port commercial, et où, à côté de plusieurs intéressants monuments anciens, l'on admirera les superbes quartiers modernes, emblème de la richesse de la population; c'est Malines, à l'industrie destillière renommée, métropole religieuse de la Belgique, où subsistent les vieilles demeures; c'est Bruges avec



Gand. — Maison des Frères Bénédictins, quai aux Herbes

ses canaux, ses couvents, ses églises, ses béguinages, qui peut à juste titre revendiquer l'appellation de « Venise du Nord »; ce sont Mons et Tournai, aux merveilleuses cathédrales; et c'est encore Gand, la grande ville industrielle, cœur de la Flandre, où l'activité de la vie moderne n'a pas détruit les innombrables monuments historiques, témoins d'un passé de luttes incessantes et rudes.

Et, pour clore cette trop brève nomenclature, nous citerons enfin Ostende et Spa : Ostende, le Monte-Carlo du Nord, Spa, la ville d'eau à réputation mondiale, qui est aussi un délicieux lieu de villégiature.

mentaux de la Banque Nationale et de la Bourse de Commerce, les bâtiments de l'Université, etc. On ne saurait non plus oublier de parcourir les musées remarquables dont s'enorgueillit la capitale belge : le Palais des Beaux Arts, où abondent les Rubens, les Ténier, les Ruyssdaël, les Hobbéma, etc; le Musée Moderne, avec un beau choix d'œuvres d'artistes contemporains; le Musée Wierta, le très important Musée d'Art monumental et industriel, etc. Le touriste enfin pourra, au cours de ses pérégrinations dans la ville, admirer l'imposante Colonne du Congrès, l'impressionnant monument des Martyrs, la statue équestre de Godafroy de Bouillon, le Monument des Comtes d'Égmont et de Horn, le théâtre de la Monnaie, réputé dans le monde entier, sans oublier les fêtes dans la curieuse galerie Saint-Hubert et la promenade obligatoire au bois de la Cambre — le bois de Boulogne du Petit Paris qu'est Bruxelles, — au jardin botanique, au parc du Cinquantenaire, au parc de Laeken, dans lequel se trouve, à côté d'un charmant palais royal, un imposant monument élevé à la mémoire de Léopold I^{er}, et enfin au parc de Tervueren, où l'on a édifié un superbe palais colonial qui contient de très riches collections ethnographiques.

Nombreuses sont les villes belges qui, après Bruxelles, attirent à l'attention du touriste. C'est Anvers, le grand port commercial, et où, à côté de plusieurs intéressants monuments anciens, l'on admirera les superbes quartiers modernes, emblème de la richesse de la population; c'est Malines, à l'industrie dentellière renommée, métropole religieuse de la Belgique, où subsistent les vieilles demeures; c'est Bruges avec



Gand. — Maisons des Francs Bacheliers, quai aux Herbes.

ses canaux, ses couvents, ses églises, ses hâtings, qui peut à juste titre revendiquer l'appellation de « Venise du Nord »; ce sont Mons et Tournai, aux merveilleuses cathédrales; et c'est encore Gand, la grande ville industrielle, cœur de la Flandre, où l'activité de la vie moderne n'a pas détruit les innombrables monuments historiques, témoins d'un passé de luttes incessantes et rudes.

Et, pour clore cette trop brève nomenclature, nous citerons enfin Ostende et Spa : Ostende, le Monte-Carlo du Nord, Spa, la ville d'eau à réputation mondiale, qui est aussi un délicieux lieu de villégiature.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES :



Facilités de transport



Service des bagages
à domicile



Transport à prix réduit
des automobiles



Colis-express

Réalisez jusqu'à 60 % d'économie
sur le coût de vos voyages

en profitant des

FACILITÉS DE TRANSPORT

offertes sur le

CHEMIN DE FER DU NORD

Pour les voyages ordinaires.

Des billets simples et d'aller et retour ordinaires sont délivrés de toute gare à toute gare, sans aucune formalité, lorsque l'itinéraire est un de ceux qui sont habituellement suivis par les voyageurs.

Les billets d'aller et retour ordinaires offrent une réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^e et 3^e classes.

Leur durée de validité est de (dimanches et fêtes non compris) :

2 jours jusqu'à 100 kms;

3 — pour les parcours de 101 à 150 kms;

4 — pour les parcours de 151 à 200 kms;

au delà de 200 kms, 1 jour en sus par 100 kms ou fraction de 100 kms.

Pour les voyages fréquents

nécessités par les affaires.

1^o CARTES D'ABONNEMENT ORDINAIRE.

Les voyageurs qui effectuent souvent le même parcours ont intérêt à souscrire un abonnement ordinaire.

Les cartes d'abonnement peuvent être établies en toutes classes pour un nombre quelconque de mois.

2^o CARTES DONNANT DROIT A LA DÉLIVRANCE DE BILLETS A DEMI-TARIF.

Les voyageurs, qui se déplacent fréquemment sur des parcours non déterminés à l'avance, peuvent obtenir une carte personnelle donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif pendant 3 mois, 6 mois ou un an sur un seul réseau, sur trois ou sur l'ensemble des Grands Réseaux.

L'avantage offert par ces cartes, par rapport à l'usage de billets simples, est d'autant plus grand que le nombre de kilomètres parcourus pendant la durée de validité, est plus considérable.

Pour faire de longues randonnées économiquement.

Les touristes qui désirent visiter la FRANCE en s'arrêtant au gré de leur fantaisie ont intérêt à souscrire une carte valable un mois sur tous les réseaux, donnant droit à la délivrance de billets à demi-tarif et dont la validité peut courir à une date quelconque et être prolongée de 15 jours, moyennant supplément.

Cette carte permet de combiner n'importe quel parcours circulaire et de changer d'itinéraire en cours de route.

Le voyageur doit seulement se procurer, à chaque gare en présentant sa carte, un billet à demi-tarif.

Le prix de la carte qui est de :	est récupéré après :
Cartes A (toutes classes)... 333.25	1.480 kms
— B (2 ^{me} et 3 ^e classes). 265.75	1.748 —
— C (3 ^e classe)..... 175.75	1.772 —

Au-dessus de ces distances, le voyageur bénéficie d'une réduction nette de 50 %.

Pour l'agrément.

1^o POUR LES FINS DE SEMAINE ET LES DIMANCHES.

A) Billets pour les stations balnéaires du Réseau du Nord, délivrés du jeudi avant les Rameaux jusqu'au dernier dimanche d'Octobre par toutes les gares, stations et haltes sans formalités.

RÉDUCTION. — 40 %, portée à 46 %, pour les billets pris à l'avance au moins la veille du départ avant 18 heures.

VALIDITÉ. — Du samedi matin (ou matin de veille d'un jour de fête légale) jusqu'au lundi (ou lendemain d'un jour de fête légale) à 24 heures. Si le samedi est un jour de fête légale, les billets sont valables à partir du vendredi matin. Si le jour de fête légale est un lundi, les billets sont valables jusqu'au mardi à 24 heures.

B) Billets pour la campagne, délivrés sans formalités du dimanche des Rameaux au dernier dimanche d'Octobre, à destination de : *Amiens-sur-Oise, Boran, Chantilly* (sauf les jours de courses), *Compiègne, Coucy-le-Château, Crépy-en-Valois, Dammarville-Juilly, Fiste-Adam, Marienval, Orry-la-Ville, Persan-Bonnefont, Pierrefonds, Le Plessis-Belleuville, Pont-Sainte-Maxence, Prény-sur-Oise, Berthoules, Scailly, Valmiondois, Vieux-Moulin et Villers-Cotterets* par les gares de *Paris-Nord, Amiens, Beauvais, Creil, Laon, Montdidier, St-Denis, Soissons et Tergnier* et à destination de *Cassel, Saint-Amand, Saint-Amand-Thermal* et de *Saint-Omer (Pas-de-Calais)*, par les gares de *Lille, Roubaix et Tourcoing*.

RÉDUCTION uniforme de 40 %.

VALIDITÉ. — Le dimanche (ou jour de fête légale). Lorsque le dimanche est précédé ou suivi d'un jour de fête légale, les billets sont valables, dans le premier cas, du samedi matin au dimanche à 24 heures, dans le second cas, du dimanche matin au lundi à 24 heures.

C) Billets pour les Ports de **BOULOGNE, CALAIS, DUNKERQUE**, délivrés, toute l'année, par les gares d'Albert, Amiens, Armentières, Arras, Bailleux, Beauvais, Bédune, Cambrai, Chanilly, Creil, Douai, Etaples, Feignies, Hazebrouck, Hirson, Jeumont, Laon, Lens, Lille, Roubaix, Saint-Omer, Saint-Quentin, Tourcoing, Valenciennes et Paris-Nord aux voyageurs qui vont en Angleterre avec un billet anglais de week-end.

Même réduction qu'en A) et-dessus, mais validité s'étendant du vendredi matin au mardi à 24 heures.

D) Billets pour les stations de sports d'hiver desservies par les Réseaux d'ALSACE et de LORRAINE et de l'EST, délivrés par certaines grandes gares du Réseau du Nord du 1^{er} Novembre au 31 Mars.

Réduction uniforme de 40 %.

E) Billets pour LISIEUX, délivrés du jeudi avant les Rameaux jusqu'au dernier dimanche d'Octobre par certaines grandes gares.

Réduction uniforme de 40 %.

F) Billets spéciaux d'excursion pour **COMPIÈGNE**, délivrés par la gare de Paris-Nord, les dimanches et fêtes, du 15 Mai au 15 Octobre et valables dans les trains suivants :

ALLER		RETOUR	
Départ.....	PARIS 7 h. 18	Départ de Compiègne :	
Arrivée. COMPIEGNE	10 h. 26	17 h. 55 — 18 h. 02 — 19 h. 57	
		21 h. 18 — 21 h. 57 — 22 h. 01	

Prix des billets d'Aller et Retour.

Billets pris le jour même :		Billets pris la veille avant 18 heures	
41.00	1 ^{re} classe	41.00	
30.00	2 ^{me} —	28.00	
20.00	3 ^{me} —	18.00	

2^o POUR LES VACANCES.

A) Billets pour les stations thermales et climatiques, délivrés, du 15 Mai au 30 Septembre, par toutes les gares du Réseau du Nord à destination des stations thermales et climatiques des autres réseaux, sous réserve d'un parcours total (retour compris) d'au moins 300 kms.

RÉDUCTION : variant de 20 à 50 % suivant la distance et la classe.

VALIDITÉ : 33 jours, avec faculté d'obtenir 2 prolongations de 30 jours chacune moyennant paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 % du prix initial du billet.

B) Billets pour les stations balnéaires du Réseau, délivrés, du 15 Mai au 30 Septembre, par toutes les gares des Grands Réseaux à destination des gares desservant les plages du Réseau du Nord, sous réserve d'un parcours minimum (retour compris) de :

600 kms, en toutes classes, au départ des Réseaux autres que le Nord ;

400 kms, en toutes classes, au départ des gares Nord.

* Du 1^{er} Juin au 31 Septembre).

RÉDUCTION variant de 20 à 30 % suivant la distance et la classe.

VALIDITÉ. — 33 jours avec possibilité d'obtenir 2 prolongations de 30 jours chacune moyennant paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 % du prix initial du billet.

c) Billets combinés " Fer-Route " et enregistrement direct des bagages à destination des plages desservies par les Services automobiles de la S. T. A. R. N. —

Pendant la saison d'été, les Plages de Merlimont, Quend, Fort-Mahon, Ault, Onival, Bois-de-Cise, sont reliées au chemin de fer par des services automobiles sous le contrôle de la Cie du Nord.

Les principales gares en relation de trafic avec ces plages délivrent des billets combinés fer-route et enregistrent directement les bagages pour la destination définitive des voyageurs.

3° POUR REJOINDRE LES SERVICES AUTOMOBILES TOURISTIQUES DE LA S. T. A. R. N.

Billets spéciaux d'aller et retour permettant de rejoindre les services automobiles indiqués ci-après et de les quitter pour revenir au point de départ :

- | | |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a) { | Circuit des Champs de Bataille de l'Artois. |
| | Circuit des Cathédrales du Nord de la France. |
| | Circuit des Champs de Bataille de la région de Laon. |
| | Circuit au départ de Senlis. |
| b) { | Circuit au départ de Compiègne. |
| | Chantilly, Plage de Boran. |
| | Chantilly — Isle-Adam. |
| c) { | Villers-Cotterets — Concy-le-Château. |
| | Boulogne — Calais. |
| c) { | Excursions sur commande au départ d'Amiens, Arras, Beaussais, Béthune, Boulogne, Calais, Compiègne, Dunkerque, Etaples-Le Touquet, Laon, Lens, Lille, Rang-du-Piers, Le Tréport, Saint-Quentin, Senlis, Soissons. |

Réduction. — Les prix des billets comportent, pour chacun des trajets d'aller et de retour, une réduction de 40 % sur les prix des billets simples.

Les enfants de 3 à 7 ans paient la moitié des prix ainsi fixés.

Validité :

5 jours pour les billets du paragr. a))	} sans prolongation
4 — — — — — b))	
3 — — — — — c))	

Y compris le jour de départ et les dimanches et jours de fêtes légales.

Pour faciliter les déplacements des familles.

1° Billets d'aller et retour de famille à longue validité délivrés, toute l'année, par toutes les gares, sous condition d'un parcours minimum de 300 kms (retour compris), pour 3 personnes au moins de la même famille auxquelles peuvent s'ajouter les domestiques.

Les prix sont calculés comme suit :

La 1^{re} personne paie place entière;

La 2^{me} — — — les 3/4 de la place;

La 3^{me} — — — demi-place;

La 4^e personne et les suivantes paient 1/4 de place.

Pour les longs parcours, une réduction supplémentaire de 10 à 40 %, suivant le nombre de personnes, est appliquée sur la fraction de prix correspondant au parcours effectué en excédent de 400 kil. (retour compris).

En même temps que le billet de famille il peut être délivré :

— des coupons individuels permettant à chaque membre de la famille et personne assimilée de voyager isolément moyennant un léger supplément, sous réserve, toutefois, que trois personnes voyagent ensemble à l'aller et au retour;

— une carte d'identité ouvrant à n'importe quel membre de la famille (enfants de moins de 7 ans exceptés) le droit de circuler à demi-tarif entre le lieu de sa résidence et le lieu de villégiature de sa famille.

Les billets de famille permettent de faire transporter à prix très réduit et en grande vitesse une automobile, le chauffeur pouvant, dans ce cas, être compris sur le billet de famille.

2^e Cartes d'abonnement de famille. — Pour les voyages fréquents et réguliers sur un même parcours, toutes les personnes d'une même famille, habitant sous le même toit et leurs serviteurs, peuvent obtenir des cartes d'abonnement individuelles spéciales comportant les réductions suivantes :

1 ^{re} carte, prix d'une carte d'abonnement ordinaire;	
2 ^{me} — — — — —	réduit de 20 %;
3 ^{me} — — — — —	réduit de 30 %;
4 ^{me} — et suivantes — — —	réduit de 40 %.

Pour gagner du temps, utilisez les Services supplémentaires assurés par les autorails.

Le Réseau du Nord a mis en circulation, sur certaines Sections de ligne, des autorails qui constituent des services supplémentaires très rapides superposés aux trains ordinaires et qui offrent à tous les voyageurs, quel que soit leur titre de transport valable sur les trajets empruntés par ces véhicules, l'avantage d'un gain de temps très appréciable.

Dans certains cas, il n'en coûte qu'un léger supplément pour avoir accès dans les autorails.

Pour les conditions d'admission et pour tous autres renseignements, consultez les affiches apposées dans les gares et adressez-vous aux guichets des gares.

Pour se rendre en Angleterre.

Des billets simples valables 7 jours et des billets d'aller et retour valables 30 jours sont délivrés entre les principales gares du Réseau du Nord et les principales gares des Réseaux anglais, via Boulogne, Calais et Dunkerque.

Les billets d'aller et retour comportent, sur les parcours français, une réduction de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^{me} et 3^{me} classes, par rapport aux prix des billets simples.

A certaines dates publiées par voie d'affiches, il est délivré, en outre, au départ des gares de *Paris* et de *Lille*, à destination de *Londres* et de certaines gares anglaises situées au delà de *Londres*, des billets d'aller et retour d'excursion valables 17 jours. Ces billets sont également émis chaque semaine :

- via *Boulogne* ou *Calais*, tous les samedis et lundis;
- via *Dunkerque*, tous les samedis et lundis pendant les mois de *Juillet* et *Août*; tous les vendredis et lundis pendant les autres mois.

Indépendamment des réductions de 25 % en 1^{re} classe et de 20 % en 2^{me} et 3^{me} classes accordées sur les parcours français, ces billets comportent, sur les parcours maritimes et anglais, une réduction d'environ 23 %.

Enfin, sur présentation de billets anglais dits de « week-end » valables des ports de *Boulogne*, *Calais* et *Dunkerque* à *Londres*, que le Public peut se procurer soit à la gare de *Paris*, soit au Bureau des Chemins de fer anglais 12, boulevard de la Madeleine, à *Paris*, ou dans les principales Agences de Voyages, il est délivré au départ de certaines gares du Réseau du Nord des billets de fin de semaine valables jusqu'à l'un des trois ports d'embarquement précités. Les billets de fin de semaine français et les billets anglais de week-end sont valables du vendredi au mardi.

Les billets de week-end comportent une réduction d'environ 37 % et les billets de fin de semaine français, une réduction de 40 %, s'ils sont pris le jour même du départ, et une réduction de 46 %, s'ils sont pris au moins la veille.

Il est émis, en outre, au départ de plusieurs gares du Réseau du Nord, des billets directs de fin de semaine, valables du vendredi au mardi, à destination de *Londres* via *Boulogne*, *Calais*, *Dunkerque*; à destination de *Folkestone* via *Boulogne* et via *Dunkerque*; et à destination de *Douvres*, via *Calais*.

Pour ces billets directs, la réduction accordée est de 46 % sur le Réseau du Nord et d'environ 37 % sur les parcours maritimes et Anglais.

Tous les billets directs susmentionnés, établis via *Calais* et *Boulogne*, permettent de voyager au retour via *Dunkerque*, sans supplément; ceux qui sont établis via *Dunkerque*, permettent de voyager, au retour, via *Calais* ou via *Boulogne*, contre paiement d'un supplément.



Le temps n'est plus...

...ou un bagotier

suivait votre fiacre à galerie
pour décharger vos malles.

Soyez moderne

Ne vous embarrassez plus.



DANS PARIS

faites transporter vos bagages
par

L'AGENCE DUCHEMIN

qui les prendra et les délivrera à domicile.

SERVICE DES BAGAGES A DOMICILE DANS PARIS PAR L'AGENCE DUCHEMIN

1^o Enregistrement et enlèvement des bagages à domicile. — Sur simple demande détaillée, adressée à la Société DUCHEMIN, 29, rue de Grammont, à Paris (Tél. : Richelieu 80-33), ou à sa succursale, 39, avenue Victor Hugo, le voyageur reçoit à domicile la visite des agents de cette Société qui présentent ses bagages et lui remettent immédiatement contre paiement des taxes et frais le billet de chemin de fer, le bulletin d'enregistrement de bagages et même un ticket « garde-place » s'il a manifesté le désir d'avoir une place retenue. Les bagages sont ensuite conduits directement à la gare Paris-Nord, par les voitures de la Société Duchemin et le voyageur se trouve ainsi complètement débarrassé des soucis inhérents à tout départ.

Il est perçu, par enregistrement, en sus des sommes encaissées pour le compte de la Compagnie du Nord pour droits d'enregistrement et prix d'excédents de bagages, s'il y a lieu, une somme de 1 fr.

Les frais d'enlèvement à domicile sont de 1 fr. 60 à 2 fr. 20 par 10 kgs, suivant l'Arrondissement, par fraction indivisible de 10 kgs; minimum taxé sur 20 kgs.

Ce tarif comporte la descente des colis des étages par le personnel de l'Agence Duchemin qui ne peut réclamer un autre pourboire que 0 fr. 25 par colis et par étage (minimum 0 fr. 50 par domicile) pour les colis ne pesant pas plus de 60 kgs.

Pour les colis pesant de 61 à 90 kgs, il est dû 0 fr. 50 par colis et par étage; les livreurs ne sont pas tenus de porter les colis pesant plus de 90 kgs.

Si le voyageur désire procéder lui-même à l'enregistrement de ses bagages, la Société des Voyages Duchemin se met à sa disposition pour transporter les bagages du domicile du voyageur à la consigne départ de Paris-Nord. Il est remis, à la commande, un reçu à la présentation duquel il est délivré à la gare de Paris-Nord au Bureau des Renseignements, une enveloppe contenant le bulletin de consigne. Il est perçu à ce moment le coût de l'enlèvement des bagages à domicile calculé d'après les tarifs indiqués ci-dessus.

Les bagages sont enlevés le jour du départ à partir de 8 heures, pour les trains partant entre 14 et 19 heures; le jour du départ à partir de 13 heures, pour les trains partant après 19 heures; la veille du départ à partir de 16 heures pour les trains partant avant 14 heures.

2^o Livraison à domicile. — Les voyageurs qui veulent s'affranchir du soin du transport de leurs bagages à l'arrivée à Paris, et surtout de leur montée aux étages, n'ont qu'à remettre leur bulletin d'enregistrement à l'agent spécial installé à cet effet dans le local de la Compagnie des Voitures de la gare de Paris, en face de la Salle des Bagages à l'arrivée.

En échange du bulletin il sera remis un récépissé reproduisant, outre le nom et l'adresse du destinataire, toutes les indications relatives au nombre des colis, leur provenance, poids, etc., ainsi que le délai de livraison.

Les colis sont distribués dans le plus bref délai, et, au plus tard, le lendemain.

Les frais de livraison, y compris la manutention des bagages à l'arrivée, sont de 1 fr. 60 à 2 fr. 20 par 10 kilogs suivant l'Arrondissement, par fraction indivisible de 10 kgs; minimum taxé sur 30 kgs.

Ce tarif comporte la montée des colis aux étages par le personnel de l'Agence *Dachemin* qui ne peut réclamer un autre pourboire que 0 fr. 25 par colis et par étage (minimum : 0 fr. 50 par domicile) pour les colis ne pesant pas plus de 60 kgs.

Pour les colis pesant de 61 à 90 kgs, il est dû 0 fr. 50 par colis et par étage; les livreurs ne sont pas tenus de monter les colis pesant plus de 90 kgs.

En outre, au départ des gares ci-après :

Amiens, Abbeville, Boulogne, Calais, Hazebrouck, Dunkerque, Lens, Béthune, Arras, Douai, Lille, Valenciennes, Tourcoing, Roubaix, Compiègne, Saint-Quentin, Laon, Laon-Ville, Soissons, les voyageurs peuvent demander l'enregistrement spécial *Dachemin-Domicile*.

Les bagages seront ainsi acheminés directement sur le domicile indiqué à Paris, et livrés dans les mêmes conditions que ci-dessus, sans aucune intervention du voyageur à l'arrivée à *Paris-Nord*.

Ce même service d'enregistrement *Dachemin-Domicile* fonctionne également au départ de toutes les stations balnéaires pendant la saison d'été (26 Juin au 5 Octobre).

Automobilistes...

...lisez attentivement !

TRANSPORT A PRIX RÉDUIT DES AUTOMOBILES
appartenant aux titulaires de billets d'aller et retour collectifs de famille ou de billets d'aller et retour dits de voyage avec automobiles.

Afin de faciliter dans la plus large mesure le transport par chemin de fer des voyageurs et de leurs automobiles, les Réseaux ont créé une tarification spéciale permettant soit aux familles bénéficiant des réductions importantes inhérentes au billet de famille, soit aux voyageurs accompagnés ou non d'un membre de leur famille, d'un domestique ou d'un chauffeur et titulaires de billets d'aller et retour dits de voyage avec automobile, d'obtenir, avec le minimum de formalités pour des voyages aller et retour le transport rapide et à prix très réduit de leur automobile sur tout ou partie du parcours de leur billet.

Cette tarification spéciale n'est applicable que sur des relations désignées, mais les Réseaux sont autorisés à en ajouter d'autres suivant une procédure très expéditive.

Ci-après quelques exemples de prix de transport applicables aux automobiles dans les deux cas visés ci-dessus :

1^o Voitures accompagnant des voyageurs titulaires de billets d'aller et retour de famille.

Distance du trajet aller et retour	La puissance de la voiture	
	est supérieure à 11 chevaux	n'excède pas 11 chevaux
600 kms	256 fr. 90	210 fr. 40
1.000 —	381 fr. 00	303 fr. 45
1.200 —	443 fr. 05	350 fr. 00

2^o Voitures accompagnant des voyageurs titulaires de billets d'aller et retour dits de voyage avec automobiles.

Distances du trajet aller et retour	La puissance de la voiture					
	est supérieure à 11 chevaux et le billet comporte			n'excède pas 11 chevaux et le billet comporte		
	1 voyageur	2 voyageurs	3 voyageurs ou plus	1 voyageur	2 voyageurs	3 voyageurs ou plus
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
600 kms...	378.40	393.35	256.90	340.95	326.95	210.40
1.000 —.....	574.35	393.90	321.00	508.35	330.00	303.45
1.200 —.....	673.10	455.95	443.05	689.10	366.50	350.00

Les formalités à remplir pour l'expédition des voitures sont excessivement simples.

Le chargement et le déchargement des voitures sont effectués par le chemin de fer si le voyageur le demande. D'autre part, il n'est pas exigé que les réservoirs à essence soient vidés sous la réserve qu'ils ne présentent aucune fuite et que les robinets permettant la sortie du carburant soient fermés.
