

D'innombrables bannières tricolores ont été déployées, portant pour inscription : « Vice l'Eglise libre dans l'Etat libre ! Pape non Roi ! Emmanuel roi d'Italie ! »

Dans la soirée, pendant l'illumination, on a remarqué des feux tricolores dans plusieurs endroits. La population était très animée.

L'emprunt italien est à 64-27.

Turin, 21 janvier.

Rome, 19. — On assure que l'Autriche doit adresser des notes aux puissances pour démontrer que l'état du Piémont constitue une menace perpétuelle, et qu'il est nécessaire d'exiger son désarmement. La mission de M. de Bellegarde à Vienne consisterait à s'entendre avant d'expédier ces notes.

M. de Lavelette insiste fortement pour l'éloignement de François II.

La Chambre des députés, après une vive discussion, approuve la taxe de 10 pour cent sur les chemins de fer.

Madrid, 21 janvier.

Vu l'opposition entre les députés et le ministère, au sujet de la ligne des Alcañices, les députés de Navarre se désistent de leur projet de pétition. On peut considérer cette affaire comme résolue négativement. La loi de la presse sera discutée après le vote du budget.

FAITS DIVERS.

Sur le boulevard Saint-Denis demeurait depuis longtemps un brave homme exerçant l'utile et modeste profession de pédicure. Beaucoup de pieds se confiaient à sa main habile et discrète, ses affaires allaient assez bien, lorsqu'un jour, le malheur voulut que le pauvre artiste, — tous les pédicures sont artistes, — lut, dans un journal, l'annonce d'un prix offert à l'auteur du meilleur ouvrage sur les systèmes d'éducation capables de régénérer la société. Cette annonce enflamma l'imagination du pédicure ; il saisit une plume et, bientôt, eut composé un drame en cinq actes, en prose, avec couplets, intitulé *Le Mariage d'un Philophe*.

Tout en seignant leurs pieds, il parlait à ses pratiques de son drame, leur en lisant des passages, leur en chantant des couplets. Il en avait fait faire un manuscrit richement relié qu'il se proposait d'adresser à l'Empereur. Cette extravagante prétention ne tarda pas à être connue, et donna à un mauvais plaisant l'idée d'une mystification qui a eu de tristes conséquences.

Un matin, le pédicure reçut une énorme lettre ornée d'un cachet non moins énorme, — le malheureux aurait dû voir que c'était l'empreinte d'une pièce de cent sous, — dans laquelle on l'invitait à se présenter au palais des Tuileries avec son manuscrit du *Mariage d'un Philophe*.

On devine le dénouement. Le pédicure courut aux Tuileries en grande toilette et son œuvre sous le bras. Il voulut franchir les portes, on lui barra le passage. Il exhiba sa lettre, son manuscrit, il se fâcha et fut arrêté. Depuis huit à dix jours il est à Bicêtre, traité en fou. On fait une enquête sur son compte. J'aime à croire que son innocence ne tardera pas à être reconnue et qu'on rendra l'artiste dramaturge et philosophe aux pieds souffreteux qui demandent avec instance sa réinstallation dans le domicile ordinaire de ses consultations.

L'aventure le guérira, sans doute, de la manie de faire des traités philosophiques et de prétendre régénérer la société.

On poursuit activement l'instruction relative à l'assassinat commis par une jeune fille du quartier Rochechouart sur le comte Berliet, petit-fils du prince de Wagram. L'affaire viendra, dit-on, aux prochaines assises de la Seine.

La princesse était restée immobile et muette ; cette épouvantable scène avait suspendu les battements de son cœur et paralysé sa langue. Le prince s'approcha d'elle et lui dit durement en lui tendant la main :

« Madame, vous auriez pu vous épargner la peine des préparatifs de voyage ; je vais vous accompagner jusqu'à votre appartement, et je vous surveillerai désormais. » Malgré son émotion, la princesse porta des regards nobles et calmes sur son mari, dont l'œil était hagard.

« Jamais je ne mettrai ma main dans une main teinte de sang, dit-elle avec résolution, quoique d'une voix tremblante. Sur cet autel où l'on a sacrifié une victime innocente, je fais devant Dieu le serment irrévocable de ne séparer éternellement d'un homme souillé de meurtre. »

A ces mots, elle se détourna et rentra dans ses appartements.

Le prince, saisi, garda quelques instants le silence, puis il donna des ordres incohérents, d'une voix mal assurée, et quitta, glacé de terreur, le théâtre du crime. Le lieutenant de Reich suivit la princesse ; on emporta la jeune demoiselle évanouie, et le cadavre du malheureux comte fut précipité dans un des anciens souterrains du couvent, souterrains inaccessibles, qui communiquaient avec le fleuve, et où ni les pleurs, ni l'œil de l'amour et de la compassion ne pouvaient le retrouver.

Un calme plein d'horreur régna le lendemain au palais, où le bruit de cette catastrophe nocturne, volant d'une oreille à l'autre, terrifiait chacun d'épouvante.

La princesse Sophie venait de demander au prince régnant la permission de se rendre chez son père, sans saisir toutefois ce vieillard vénérable de la terrible accu-

— Le prix des truffes du Périgord va en augmentant ; il paraît devoir atteindre, cette année, des proportions inusitées. Au dernier marché de Périgueux, le précieux tubercule valait 30 ou 32 francs le kilogramme.

— On écrit de Toulon, le 17 janvier :

« Des lettres de la station navale des mers du Sud, arrivées hier à Toulon, donnent des détails émouvants sur le naufrage du transport de commerce la *Resource*, qui faisait le service entre Taïti et les côtes occidentales d'Amérique.

« Le sinistre a été connu par l'arrivée à Valparaiso de six personnes, parmi lesquelles une femme, qui n'avaient pu donner aucun renseignement sur le sort de leurs compagnons.

« En envoyant des secours en toute hâte, on avait découvert le lieu du désastre sur une roche isolée à trois milles de la côte et à trente milles sud de Valparaiso.

« Il paraît que le navire, ayant donné dessus avec une vitesse de six nœuds, s'était crevé et avait coulé à pic, car on voyait ses bouts de mâts dépassant de quelques pieds le niveau de la mer.

« Mais on ne trouva aucune trace ni du capitaine, ni des dix-huit hommes qui manquaient.

« Cette catastrophe paraissait d'autant plus incompréhensible que le capitaine, étant un homme pratique de la côte, connaissait parfaitement le danger sur lequel son bâtiment s'était brisé.

« Après de vaines recherches, les chaloupes étaient venues rallier l'escadre, lorsque le bruit se répandit que la mer avait jeté sur la plage un certain nombre de cadavres mutilés, et un, entre autres, auquel il manquait la tête et qui avait les mains liées derrière le dos.

« Au départ du courrier, l'amiral Larrieu venait d'expédier une commission d'enquête chargée d'éclaircir ce mystère et de découvrir les causes du désastre. »

— C'était dimanche le 762^e anniversaire du fameux épisode du temps des Croisades, sous Godefroid le Barbou, épisode que l'on appela depuis la *Veillée des Dames* à Bruxelles, 19 janvier.

Des bourgeois de la ville de Bruxelles étant revenus inopinément après une longue expédition de Terre-Sainte, qui s'était prolongée par une cruelle captivité de sept années entières en Syrie, la joie fut si grande, ajoutent les anciennes chroniques, que ce ne furent plus que « liesse, noces et espousailles » et que les dames bruxelloises allèrent recevoir leurs maris aux portes de la ville et voulurent avoir l'honneur de les porter... en triomphe jusque sous le toit conjugal.

Les cloches de toutes les églises de la capitale, mises en branle pour rappeler le mémorable anniversaire, ont sonné à toute volée jusqu'à dix heures du soir.

Ci-devant, la sonnerie de clôture était le signal de la retraite générale des maris qui se trouvaient « ailleurs que chez eux » et que leurs fidèles moitiés attendaient au logis pour la représentation commémorative de la grotesque et piquante scène de la *Veillée des Dames*.

Cette vieille tradition est observée encore dans quelques familles du peuple. *(Le Nord.)*

— Un jardinier signale l'emploi du sel pour le rajonissement des plants d'asperges épuisés. Les asperges plantées et cultivées d'ailleurs par le procédé ordinaire ont reçu au printemps dernier 50 kil. de sel commun pour chaque plant de 10 mètres de long sur 1 mètre 80 cent. de large ; les asperges assez anciennes et fort épuisées ont donné une récolte double de celle qu'on aurait pu espérer d'un plant d'asperges jeune et en pleine rapport. On doit dit le jardinier, répandre le sel sur la surface des plants d'asperges vers le milieu du mois de mars.

sation qu'elle aurait pu porter contre le prince Louis, quand tout à coup elle reçut la nouvelle que son père s'était endormi dans le Seigneur deux jours auparavant, et qu'il avait légué son petit Etat à son gendre. L'infortunée prit alors la résolution de se retirer dans un paisible château de plaisance où elle se consacra toute entière au soin de sa malheureuse amie, que la Providence avait gratifiée d'une folie calme qui lui cachait sous des fleurs la perte affreuse de son amant.

Le prince se trouva engagé dans d'importantes affaires politiques qui exigèrent l'application de toutes ses grandes et belles facultés, et lui procurèrent en même temps la distraction et l'oubli. L'homme n'oublie-t-il pas tout ! Cependant on le vit souvent par la suite dans une contemplation soucieuse devant une toile représentant la princesse Sophie en costume de bergère avec un chapeau de paille garni de rubans ; il avait fait suspendre dans son cabinet, au-dessus de ce portrait, l'épée de Kunigsteen et celle de Blumhelm, évidemment destinées à lui servir d'avertissement pour l'avenir.

Plus d'un siècle après cet événement, on montrait encore dans le palais de l'endroit où le comte avait été tué ; sur la muraille blanchie à la chaux on montrait même au visiteur curieuse une tache de sang que ne pouvait effacer le pinceau du badigeonneur. Dans la famille de Blumhelm, laquelle a changé de nom depuis la catastrophe, s'est transmise de bouche en bouche, de génération en génération, cette tragique histoire, telle que le capitaine l'avait racontée à ses petits-neveux sous le berceau de tilleuls de son jardin héréditaire, en leur recommandant avec instance de goûter le bonheur dans la pai-

— Un affreux accident est raconté en ces termes par le correspondant de North-Shield de l'*Evening-Star*, qui envoie à ce journal le télégramme suivant :

« Je reviens de Hartley-New-Pit, où 215 hommes et enfants ont été ensevelis dans les entrailles de la terre depuis quarante-huit heures. La grande grue qui soutient la grande pompe, et qui pèse 20 tonnes, s'est brisée en deux et est tombée avec fracas dans le puits, brisant tout sur son passage et entraînant la terre et les débris avec elle. Le puits est entièrement encombré.

« Il y a heureusement une communication avec un autre conduit, et comme les travaux sont dirigés par des ingénieurs habiles, il y a lieu d'espérer que la vie des hommes ensevelis n'est pas en danger. Cette nuit, on en a entendu quelques-uns. L'air est bon, puisque l'eau coule.

« M. Foster, l'ingénieur en chef, m'assurait hier soir que, sans nul doute, les hommes étaient en bonne santé, et qu'il y avait grand espoir qu'ils seraient retirés avant le matin. Huit hommes étaient dans la banne pour remonter lorsque la grue s'est cassée ; cinq ont été tués. On n'a pas retrouvé leurs corps. Les trois autres sont restés neuf heures dans la banne et ont été sauvés. »

Les chemins de fer prolongés à travers les fleuves et les mers.

Les chemins de fer ont eu beau, suivant une locution bien connue, supprimer ou du moins abrégé les distances, ils n'ont pas jusqu'à ce jour réduit sensiblement les manœuvres de chargement, déchargement, transbordement, etc., qu'ils nécessitent. Il paraîtrait même, s'il faut en croire les personnes qui ont habituellement à faire ou à recevoir des expéditions de marchandises par chemins de fer, que ces manœuvres se font dans les gares avec une brutalité inconnue, même au bon temps du roulage. Vainement l'expéditeur précautionneux couvre son colis de mentions plus supplantes les unes que les autres, telles que : fragile, très fragile, haut, bas. Les hommes d'équipe n'en tiennent nul compte et les colis remplis de glaces et de porcelaines sont lancés à tour de bras sur le sol ni plus ni moins que des balles de coton.

Mais si ces manœuvres brutales sont dommageables à la marchandise et la chargent de frais supplémentaires, soit d'avaries, soit d'emballages dispendieux, elles ne nuisent pas moins à sa rapide transmission d'un point à un autre. Il est notoire que les délais, souvent considérables, qui s'écoulent entre le dépôt de colis en gare et leur délivrance au lieu de destination tiennent moins à la distance parcourue qu'au séjour forcé qu'ils font tant aux gares de départ qu'aux gares d'arrivée.

Toute invention ou combinaison qui aurait pour résultat de supprimer ou du moins de diminuer sensiblement les manœuvres de marchandises en gare rendrait donc un signalé service d'abord au public et ensuite aux Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, à qui elle permettrait de diminuer leur personnel d'hommes de peine. C'est à ce titre que nous appelons l'attention de nos lecteurs sur une communication que vient d'adresser à la Société de géographie M. Mallat de Basilan, un de ses membres, sur un système qu'il appelle *chemin de fer maritime*.

Ce système se compose, d'après le *Moniteur*, à qui nous empruntons ces renseignements, de :

1. Un bâtiment en fer à hélice, muni de grandes ouvertures à portes et anches, placées à l'arrière, donnant entrée dans l'entrepont et sur le pont, où se trouvent disposés des rails destinés à recevoir les galets des wagons dont nous allons parler aux véhicules roulants ;

sible vallée de la vie médiocre, au lieu de prêter l'oreille à l'ambition et à la vanité et de le chercher sur la hauteur escarpée où l'on a toujours pour dangereuse vision un abîme profond continuellement prêt à vous engloutir.

BLUMENHAGEN.

FIN.

Moins avancés que nous en Chimie, nos ancêtres avaient cependant découvert d'excellents produits de toilette ; ces produits, il faut le dire, à leur avantage, étaient composés pour la plupart de plantes hygiéniques et leur emploi était favorable à la santé. On ne pourrait faire un aussi bel éloge de toutes les préparations modernes, cependant M. Chalmé de Rouen, qui s'est adonné spécialement à l'étude de l'hygiène au moyen-âge, est parvenu à reconstituer dans toute sa pureté primitive l'excellent cosmétique connu sous le nom de *Pommade des Châtelaines* ; c'est aujourd'hui la *Pommade de prédilection* des gens du monde.

Parmi les produits découverts jusqu'à ce jour pour enlever les taches, et qui méritent plus particulièrement l'attention du public, nous citerons l'*ETHEROLÉINE DE CHALMIN*, chimiste à Rouen. Admis à l'exposition universelle, ce liquide, supérieur à tous les autres de ce genre, permet d'enlever soi-même et instantanément tous les corps gras, taches de peinture, huile, goudron, etc., etc., sans altérer les couleurs même les plus délicates.

2^e De wagons ou caisses roulantes de toutes sortes, munis de galets bilatéraux (*wagons galets*) et dont les trucs qui les portent sur les chemins de fer restent à terre comme au moment de l'embarquement ;

3^e Des ponts-levés ou tournants et autres accessoires établis sur le port du bassin à flot (*floating docks*), où le navire vient présenter son arrière.

On voit que ces véhicules à galets ne sont autre chose que le matériel roulant actuel des chemins de fer séparés horizontalement en deux parties et appropriés à nouveau système maritime.

Le but de cette invention est de faire franchir les bras de mer, les lacs, les fleuves, les rivières aux envois des chemins de fer, sans rompre charge, d'abrégé les manipulations et par conséquent de réaliser des économies considérables de temps et d'argent, en évitant aussi en ville et dans l'intérieur des gares des transports compliqués.

Toutes les surfaces sur lesquelles doivent rouler les wagons-galets sont, bien entendu, munies de rails.

Supposons qu'un négociant veuille envoyer une grande quantité de marchandises à Londres ou à Glasgow. Un wagon-galet simple ou divisé à l'intérieur, convenable à sa marchandise, lui est envoyé sur un camion, il le charge chez lui avec soin ; ramené en gare, ce wagon est posé en passant sur une bascule, puis poussé sur les trucs et invariablement amarré.

Le train maritime formé, la locomotive attelée se dirige sur Calais, par exemple. Arrivée à Calais, près de la gare et à 100 mètres du bassin à flot, la locomotive va le pousser à l'arrière, sur un embranchement *ad hoc*, et conduit ainsi lesdits wagons sur les trucs jusqu'au quai d'embarquement. Là, des wagons-galets élevés de leurs trucs sont placés sur des rails qui vont se joindre à ceux du navire dont l'entrepont a été amené à niveau par la hauteur donnée à l'eau du bassin. A mesure que le navire s'enfonce sous le poids dont on le charge, on le soulève en remplissant le bassin, afin que lesdits wagons puissent, en quittant les rails terrestres, trouver ceux du bateau. Puis, l'entrepont étant plein et méthodiquement rangé, on lâche par une écluse l'eau du bassin pour le faire descendre au niveau des rails du pont, qui reçoit à son tour son chargement. Les portes d'arrière du navire sont refermées à l'aide de solides féaux.

Le navire, prêt à partir, peut franchir la mer en quelques heures. A Douvres, tout est approprié pour faire une manœuvre de déchargement semblable à celle de Calais.

Les convois venant du continent, débarqués et reformés (formant 440 tonnes françaises) sur le railway britannique (S-E railway), arrivent à Londres, à Edimbourg ou à Glasgow et même à Galway, en Irlande, sans propre charge comme il a été dit, avec moins d'avaries probables, avec une économie notable de temps, de dépenses de toute sorte.

Outre ces avantages, dit l'inventeur de ce système, on peut appliquer ces wagons-galets aux transports des marchandises par les voies ferrées de terre, de ville à ville.

Ainsi, Reims et Amiens, comme d'autres centres manufacturiers qui envoient journellement des marchandises à Paris, par exemple, et réciproquement, chargeraient, sans emballages préalables, ces envois, qui, conduits sur des canaux à la gare, pourraient partir immédiatement et être remis le même jour dans les magasins des rues de Paris sans déchargement.

On a proposé à diverses reprises d'établir, à travers le détroit, entre Douvres et Calais, soit un tunnel sous-marin, soit un viaduc gigantesque ou pont tubulaire, pour permettre aux chemins de fer anglais de se souder aux chemins de fer français sans solution de continuité. Nous n'oserions pas affirmer que ces plans grandioses soient tout-à-fait chimériques : le mot impossible tendant de plus en plus à disparaître du dictionnaire ; mais ce que nous pouvons dire sans crainte d'être démentis par les résultats, c'est que ces divers projets entraîneraient pour leur réalisation des dépenses énormes. Dans le projet de M. Mallat de Basilan il n'y a ni grosses dépenses à faire, ni chances inconnues à calculer. Les résultats qu'on attendrait d'un chemin de fer à travers la Manche seront atteints par des wagons maritimes. On pourra se mettre en voiture le soir à Paris à la gare du Nord et se réveiller le lendemain à Douvres ou à Londres sans avoir eu à mettre pied à terre. Que veut-on de plus ?

Maintenant pour les marchandises ce sera mieux encore que pour les voyageurs. Le marchand pourra faire venir à la porte de ses magasins un wagon ou portion de wagon, y emballer sa marchandise avec tout le soin requis et l'expédier à son correspondant à 100 ou 200 lieues en France ou hors de France avec la certitude que, contenant et contenu arriveront en l'état où ils ont été expédiés. C'est là évidemment un avantage considérable.

La communication de M. Mallat de Basilan a été adressée à la société géographique, mais elle est d'un intérêt trop général pour ne pas franchir l'enceinte de cette société savante ; il appartient à l'administration et aux compagnies de chemin de fer de féconder cette idée et de lui faire produire des fruits dont profiteront tous les intérêts engagés dans la question des transports.

E. MOUTTET.

Pour tous les articles non signés, J. Reboux.

Nous lisons dans les journaux russes et allemands, et dans une partie de la presse française que depuis longtemps on se préoccupait des moyens de conserver la chevelure.

Les expériences faites sous les yeux des savants réunis ont prouvé que le seul cosmétique qui offrait les garanties de réussite était l'*EAU TONIQUE DE CHALMIN*.

« Désormais, ont dit les hommes de la science, cette production régénératrice de la bulbe capillaire, est le seul moyen efficace que nous puissions recommander aux générations envieuses d'une belle chevelure. »

Nous sommes convaincus que nos lecteurs nous sauront gré de cette communication.

Malgré la malveillance qui se plaît à dénigrer les BOURRELETS ELASTIQUES dont M. Desneulin, tapissier, rue Neuve, 11, à Roubaix, a seul le dépôt pour Roubaix et Tourcoing, il n'en est pas moins prouvé que rien n'est plus efficace que ces bourrelets pour se garantir des courants d'air et obtenir un caftetrage parfait dans les appartements.

Plus de cinquante maisons de Roubaix ont été garnies de ces bourrelets par M. Desneulin, et toutes lui en ont manifesté leur entière satisfaction.

(Voir aux annonces.)

3844

JOURNAL A 1 FRANC 80 CENT.

Le MANUEL GÉNÉRAL, recueil mensuel fondé par le Gouvernement en 1831, pour activer la propagation et l'amélioration de l'instruction primaire, parait sans interruption depuis cette époque. Ce journal, que tous les amis et tous les protecteurs de l'enseignement populaire se font un devoir de propager, est une merveille de bon marché. Moyennant 1 franc 80 cent. par an, l'abonné reçoit chaque mois un numéro contenant des articles sur l'enseignement, sur les arts agricoles, sur les sciences appliquées, des sujets de devoirs avec leurs corrigés, des lectures intéressantes pour les maîtres et pour les élèves, tous les actes officiels relatifs à l'instruction primaire ; il reçoit, en outre, quatre morceaux d'excellente musique.

On s'abonne à Paris, chez M. HACHETTE et C^o, rue Pierre-Sarrasin, et dans les départements, chez tous les libraires. (3837-8998.)

« L'usage du Chocolat se généralise chaque jour de plus en plus dans les soirées, et c'est au point de vue de l'hygiène un progrès incontestable ; car dans les salons où l'atmosphère est déjà si éternelle, les sirops et toutes les autres boissons débilitantes en augmentant la transpiration, ne peuvent qu'affaiblir et épuiser davantage, tandis que le Chocolat est tout à la fois tonique et rafraîchissant.

« Mais comme il importe, pour le soir surtout, de n'employer que des Chocolats d'une pureté parfaite, nous n'hésitons pas à recommander d'une manière toute spéciale, les Chocolats de la Compagnie Coloniale, qui sont déjà si universellement appréciés pour le repas du matin.

« En effet, les Chocolats de cet établissement hors ligne, toujours légers et d'une digestion facile, sont, pour les estomacs même les plus délicats, l'aliment qui, sous le moindre volume, est le plus éminemment réparateur. »

(Extrait du *Courrier des familles*, Journal de la Santé.) 2838-9002

Paris n'a plus le privilège exclusif d'exporter des produits de toilette. M. CHALMIN a fondé à Rouen une maison de premier ordre où l'on fabrique, sous sa direction exclusive, la *Pommade des Châtelaines* et l'*Eau Tonique* qui ont aujourd'hui conquis leur droit de cité tant en France qu'à l'étranger, et qu'on trouve sur toutes les tables de toilette.

Grâce à l'*Ethéroléine* de Chalmé, on peut aujourd'hui enlever soi-même, et avec la plus grande facilité, toutes les taches occasionnées par le contact des corps gras ou résineux.

L'emploi de cette eau permettant de détacher chez soi les objets de toilette les plus précieux et les plus riches, se multiplie considérablement ; il est maintenant apprécié par toutes les personnes compétentes.

CHEMIN DE FER DU NORD

Ouverture de la ligne directe d'Arras à Lens, Béthune et Hazebrouck

Service de Paris à Arras, Hazebrouck, Calais et Dunkerque, par la ligne de Lens.

Départs de Paris à Creil, Amiens, Arras, Farbus, Lens, Bully-Grenay, Nœux, Béthune, Chocques, Lillers, Aire, Thiennes, Steenbecque, Hazebrouck :

6.45 8.00 10.00 matin, 2.00 11.15 soir.

Départs d'Arras à Dunkerque :

8.10 9.15 matin, 3.25 soir.

Hazebrouck à Saint-Omer, Calais :

8.05 9.05 matin, 3.05 soir.

Hazebrouck à Lille :

8.46 matin, 3.16 7.47 soir.

Départs de Lille à Hazebrouck :

7.30 10.10 11.30 matin, 6.35 soir.

Calais à Hazebrouck :

7.00 matin, 5.50 soir.

Saint-Omer à Hazebrouck :

8.09 11.00 matin, 7.05 soir.

Dunkerque à Hazebrouck :

7.30 10.30 matin, 6.25 soir.

Départ d'Hazebrouck à Steenbecque, Thiennes, Aire, Lillers, Chocques, Béthune, Nœux, Bully Grenay, Lens, Farbus, Arras, Amiens, Creil, Paris :

9.10 matin, 12.10 8.15 soir.

Service de Lens vers Lille et Douai (et vice versa).

Départs de Douai à Leforest, Carvin :

6.35 matin, 12.00 3.25 6.55 soir.

Lille à Fives, Seclin, Carvin :

6.00 6.30 11.35 matin, 3.05 6.30 soir.

Carvin à Hénil-Liétard, Lens :

7.10 matin, 12.20 3.50 7.20 soir.

Départs de Lens à Hénil-Liétard, Carvin :

5.55 11.10 matin, 2.06 7.00 soir.

Carvin à Seclin, Fives, Lille :

7.04 11.52 matin, 2.50 7.42 soir.

Carvin à Leforest, Douai :

6.38 matin, 2.48 7.48 soir. ●