

# VOYAGE EN CHEMIN DE FER A VAPEUR DE PARIS A LILLE AVEC JOSEPHINE DE GAULLE

**Vera Dupuis**



Quelle femme épatante que cette Joséphine ! On put, à cette grand-mère du Général de Gaulle, décerner d'office le titre d'« écrivain-voyageur », tendance ferroviaire. Son guide du chemin de fer du Nord est édité en 1852 chez L. Lefort, imprimeur-Libraire à Lille. C'est un itinéraire historique en 350 pages, qui va de Paris à Lille et à Bruxelles, par Amiens, Arras, Douai, Valenciennes, Mons ; avec des variantes de Creil à Saint- Quentin, d'Amiens à Boulogne sur Mer, de Lille à Dunkerque...

## Quand on voyage

Voici ce qu'écrit Joséphine dans son introduction : « Jamais il n'a été aussi facile qu'aujourd'hui de se livrer à cette douce distraction et à la jouissance de contempler des aspects nouveaux. La locomotive vous attend ; elle va s'élancer avec sa rapidité féerique... ». Son guide, écrit à l'époque de Napoléon III, donne mille détails : Le Rapide met 4h30 de Paris à Lille, l'Express semi-direct 5H40 et l'Omnibus 7H25 ! Bien sûr, il y a toujours des plaisantins qui, par boutade, disaient regretter la diligence ou la malle poste, et parmi ceux-là un contemporain de Joséphine, l'écrivain Théophile Gautier : "*En ces temps de chemin de fer, le voyage existe-t-il encore ? Vous partez et vous êtes arrivé. Pas d'incident, pas d'aventure - l'attaque de voleurs - vous manque totalement ; encore une industrie pittoresque qui se perd ! Arrêtez donc un convoi de train le pistolet à la main, et demandez à une locomotive la bourse ou la vie ! Les terreurs nocturnes dans les auberges sinistres vous font défaut également puisqu'on ne couche pas ; vous ne pouvez même geindre sur la dureté de la voiture : un excellent fauteuil Voltaire vous entoure de ses bras capitonnés et vous provoque au sommeil* ».

## Joséphine de Gaulle, une femme de la côte

Joséphine, Marie Anne Maillot, épouse de Gaulle, est née le 19 mars 1806 à Dunkerque et morte le 7 février 1885, à Paris. Son père, Charles Louis Maillot, est fonctionnaire de l'administration des tabacs. Après une jeunesse passée à Dunkerque, elle épouse à Lille, en 1835, Julien Philippe de Gaulle. C'est surtout Joséphine qui « fait bouillir la marmite », en écrivant des romans et récits de voyage. Auteur à succès, elle a publié quelques quatre-vingt ouvrages dans une vingtaine de maisons d'édition et collaboré au Journal des Demoiselles, journal pour jeunes filles, tout en élevant ses 3 enfants, dont Henri, né en 1848, futur père de Charles de Gaulle.

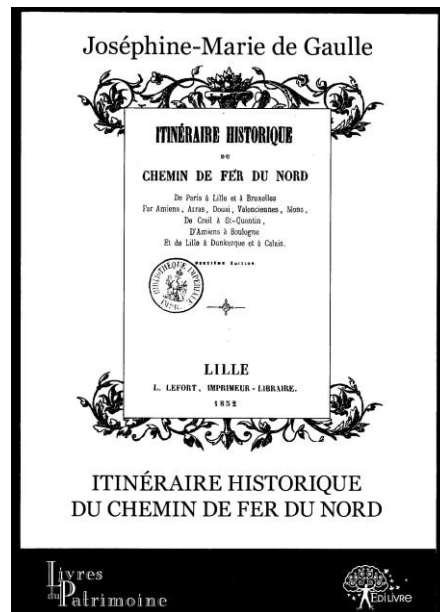
## Les nouveaux temples de la vapeur

L'imagination des architectes est à son comble en ce milieu du XIXème siècle pour créer les premières gares de chemins de fer. Déjà, en 1845, on lit dans la Revue Générale de l'architecture, sous la plume de son rédacteur en chef, César Daly : « *Un jour viendra sans doute où les gares de chemins de fer compteront parmi les édifices les plus importants, où l'architecture sera appelée à déployer toutes ses ressources, où leur construction devra être monumentale. Les gares pourront être mises alors sur la même ligne que les vastes et splendides monuments consacrés aux bains publics chez les romains* ».

Qu'en est-il de la gare du Nord où nous retrouvons Joséphine de Gaulle prête à s'embarquer dans le rapide pour Lille, vêtue d'un seyant costume de voyage dont la jupe descend jusqu'aux bottines. La gare, ou plutôt *l'embarcadère* comme on disait alors, lui est familière. Elle l'a découverte lors de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer Paris-Lille, le 14 juin 1846. Ce jour-là, le tout-Paris est invité par James de Rothschild, président de la compagnie du chemin de fer du Nord, à prendre place dans des wagons de cérémonie pour un voyage inaugural jusqu'à Lille, où un somptueux buffet attend les deux milles invités, dont les deux fils du roi Louis Philippe. *La Presse* avait bien sûr envoyé son meilleur reporter, Théophile Gautier – encore lui ! - pour relater heure par heure ce grand événement.

## EN VOITURE SVP

« Volons sans fatigue et sans peur  
Sur les ailes de la vapeur  
Rien de tel ne s'offrit à l'Ulysse d'Homère  
Vous le cédez, griffons, minotaure, chimère  
A la locomotive, automate effrayant,  
Dressant sa croupe noire et son col de géant »



L'itinéraire Historique du chemin de fer du Nord, écrit par Joséphine de Gaulle, se lit comme un guide Bleu avant l'heure<sup>1</sup>. Visiblement, la grand-mère de Charles de Gaulle connaît l'histoire de France par cœur. On sent chez elle un grand plaisir à conter au lecteur des histoires et hauts faits qui se sont déroulés dans les villes et villages situés le long des voies. Ses observations sur les paysages vues du train sont particulièrement pittoresques. Écoutons là nous parler, dès que le train quitte la gare parisienne, des chèvres du Tibet qui broutent l'herbe dès que le train franchit le pont de Saint Ouen, avant de s'arrêter une première fois à Saint Denis, où elle est immédiatement sous le charme du lieu : « *il est impossible d'imaginer un paysage plus riant dit-elle, plus gracieux, plus peuplé de souvenirs* », pour aussitôt évoquer l'abbaye Saint-Denis et « *l'île Saint-Denis, ce charmant bouquet de verdure, semé de blanches maisons, ancien repaire d'un farouche seigneur, Bouchard le Barbu qui y vivait là au onzième siècle exerçant ses brigandages sur les environs* ».

Un millier d'habitants forment la population actuelle de Saint Denis », poursuit-elle, avant de s'extasier quelques kilomètres plus loin sur la vallée de Montmorency, « *Eden des parisiens, scène chérie des romanciers, Helvétie en miniature* ». Elle enchaine avec Eu bouonne, « *dont l'eau est mauvaise* », Pontoise, le pont sur l'Oise, ville prise par les Normands en 1119 nichée dans la « *délicieuse Vallée de l'Oise* »... Puis arrêt à Auvers dans « *une riante situation sur une colline* » ; plus loin, elle passe à Beaumont avant une nouvelle halte à Creil, où elle ne manque pas de signaler le nouvel embranchement du chemin de fer pour Saint Quentin.

A l'arrêt en gare de Clermont (de l'Oise), « *un nid d'aigle bâti sur un roc* », elle prévient ses lecteurs : « *nous allons rentrer en Picardie et quitter cette charmante Ile de France. De grandes cultures courent jusqu'à l'horizon. C'est à compter de Clermont que se trouvent les plus grands travaux de terrassement du chemin de fer où il a fallu littéralement trancher les montagnes, combler les vallées* ». A Amiens elle note sur dix pages ses impressions après avoir visité les principaux monuments, narré leur histoire et leurs légendes. Elle s'extasie sans retenue devant la cathédrale, « *l'un des plus beaux monuments de France où tout [y] est grandiose, sublime, magnifique* ».

Notre cicérone profite de l'arrêt à Arras pour prendre au buffet de gare son panier pique-nique réservé quelques jours avant son départ. Certains buffets tiennent prêts pour les passages des trains des paniers contenant un repas complet, froid, à prix fixe de 3 à 5 francs. Et, bien sûr, les employés des chemins de fer récupèrent les paniers vides à n'importe quelle gare. A Fampoux elle évoque bien sûr l'horrible catastrophe ferroviaire du 8 juillet 1846 qui a fait 17 morts, elle s'en étonne à peine trouvant dans l'appellation du lieu l'explication « *ce malheureux* »

nom de Fampoux semblait annoncer rien de bon ; on dit qu'il signifie en celtique fosse bourbeuse » en revanche, elle s'étonne de ne point voir un mémorial pour les victimes du 8 juillet.

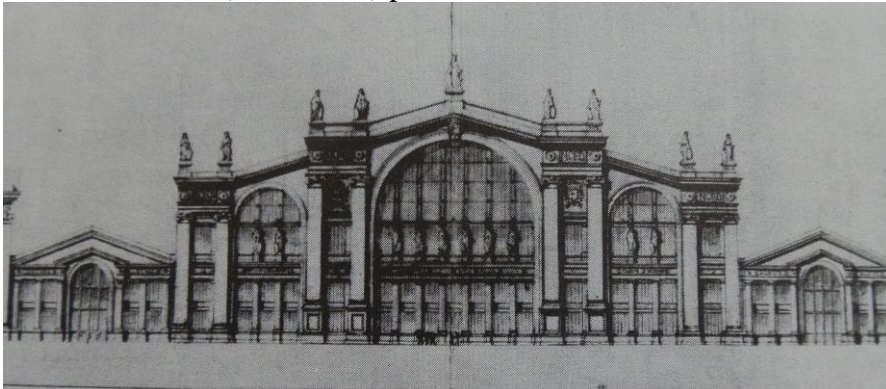
En arrivant à Lille le train longe le faubourg Moulins Lille où les ailes de 277 moulins tournent pour broyer les graines de colza récolté dans la campagne autour de Lille pour alimenter les lampes à huile « *Quelle activité, s'écria Napoléon I<sup>er</sup>. il doit se faire là plusieurs millions d'affaires par an ! Oh ! Sire par semaine, s'écria un lillois en souriant orgueilleusement* » C'était lors du voyage impérial le 22 mai 1810.

### **Joséphine de Gaulle dans le rôle du guide lillois**

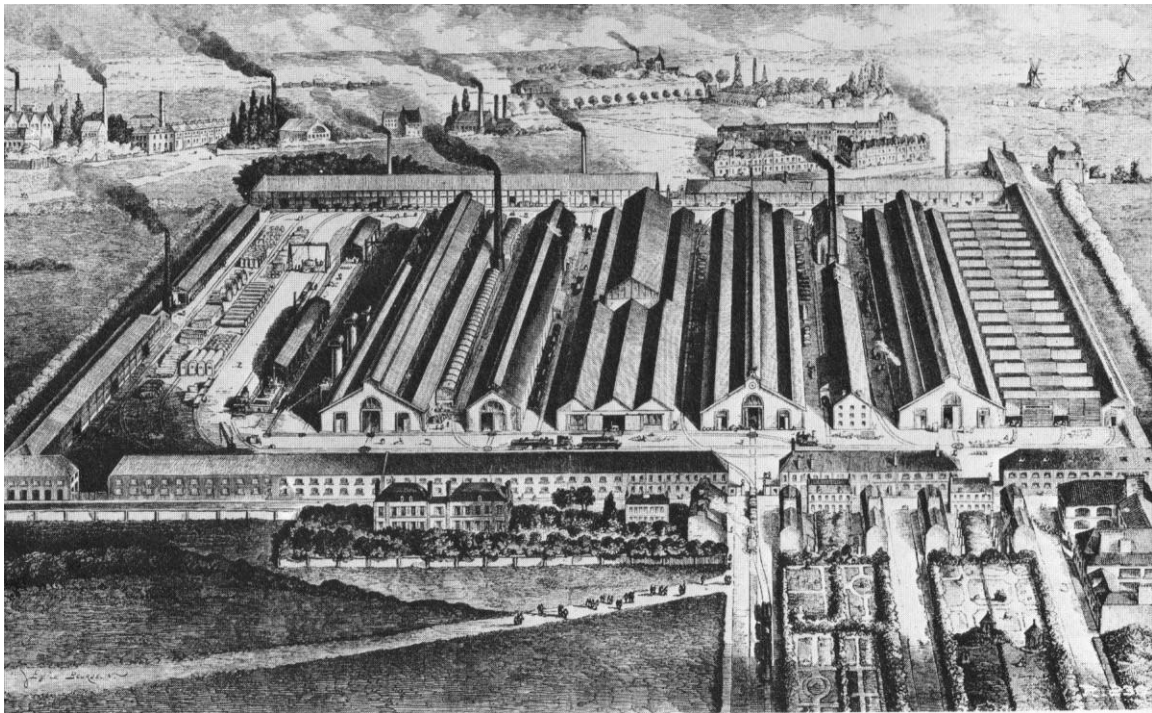
Elle connaît bien la ville, non seulement elle y a rencontré son futur époux, Julien Philippe de Gaulle ; ce diplômé d'école des Chartes occupe à Lille un poste d'enseignant au collège de Lille ; mais surtout elle y a des attaches familiales, son cousin Jules Emile Maillot, industriel, fabricant de Tulle habite une belle maison dans le quartier Royal, au 9 rue Princesse. Il ne le sait pas encore, mais il va devenir le grand-père maternel de Charles de Gaulle<sup>2</sup>. Bien sûr Joséphine se fait un immense plaisir en racontant aux lecteurs l'histoire de Lille, elle donne mille détails, elle parle aussi du commerce, première occupation des lillois. « *Nous rentrons dans la rue Esquermoise, dit-elle, la plus fréquentée de la ville, on y remarque dans les boutiques un luxe qui atteint, et même parfois dépasse celui de la capitale ; un confiseur (Méert) y a consacré plus de trente mille francs à se créer une éblouissante façade...* ». Elle poursuit sa description de Lille : *Chef-lieu du département du nord, chef-lieu de la troisième division militaire, tribunal de première instance et de commerce, conseil de prud'hommes, cours pratique de médecine, chirurgie et pharmacie, Société des Sciences, et des Arts, Commission historique, musée, académie de dessin, de musique...*

### **Construction de la nouvelle gare du Nord à Paris**

L'embarcadère de 1846 (architecte F.L. Reynaud) où notre chère Joséphine s'embarque pour Lille n'est pas encore la gare du Nord d'aujourd'hui, inauguré seulement vingt ans plus tard en 1865, bâti par l'un de plus célèbre architecte de son temps, Jacques Ignace Hittorff (1792-1867), créateur entre autres de nombreux immeubles des Champs Elysée et de la Place de la Concorde... La nouvelle gare du Nord est longue de 180 mètres et surmontée de huit statues représentant huit capitales du nord et de l'est de l'Europe : Londres, Vienne, Bruxelles, Varsovie, Amsterdam, Francfort, Cologne et Berlin. Elles entourent celle qui symbolise Paris. Les arcades de la façade abritent les statues des grandes villes du nord de la France : Arras, Lille, Beauvais, Valenciennes, Calais, Amiens, Rouen, Douai, Dunkerque, Cambrai, Saint-Quentin. Deux sculpteurs valenciennes, tous deux Prix de Rome, ont reçu des commandes à cette occasion : Gustave Crauk (1827-1905) pour créer les statues de la ville de Douai et de Dunkerque et Henri Lemaire (1798-1880) pour les villes de Calais et Valenciennes.



Lors de la démolition du vieil embarcadère de 1846 remplacé par la nouvelle gare de Hittorff, la compagnie du chemin de fer du Nord l'a entièrement démonté pierre par pierre, numéroté, et remonté à l'identique à Lille en 1867 (ci-dessus) : c'est l'actuelle gare Lille-Flandres. Seul changement, on a ajouté à l'époque un étage pour l'accueil du Buffet et une horloge sur le fronton. Pour créer la gare Lille-Flandres, on va devoir percer la muraille des fortifications (au début, les trains s'arrêtaient hors les murs du côté de Fives, le mot gare n'existe pas encore on parle *de débarcadère*). Lors de l'inauguration à Lille en 1867 de la nouvelle gare, l'Empereur Napoléon III est à Lille pour un voyage de 5 jours, il veut marquer le deuxième centenaire de la conquête française (1667) et il profite de son séjour pour visiter les usines de Lille-Fives<sup>3</sup>, vaste complexe industriel créé en 1861 au capital de 10 millions de francs. De leurs ateliers sortent dès 1862, 40 locomotives et déjà un millier d'ouvriers y travaillent. En 1867 il existait en France 14 ateliers de montage qui fabriquaient environ mille locomotives par an. Pour relier la nouvelle gare de Lille avec le centre -ville, la ville démolit tout un vieux quartier à partir de 1870. Un an plus tard est inauguré une large rue pour relier la gare à la Grand' Place. On la baptise rue Faidherbe pour honorer non seulement l'enfant de la ville, né rue Saint André en 1818, mais avant tout le vainqueur de Bapaume (1870) - Louis Faidherbe qui fut membre de la SSAAL.



**Inauguration officielle du chemin de fer du Nord Paris-Lille le 14 juin 1846 racontée par Théophile Gautier**

Qui de mieux que l'écrivain Théophile Gautier pouvait narrer dans le journal parisien, *La Presse*, la fameuse journée inaugurale du premier chemin de fer de Paris à Lille<sup>4</sup> ! Il s'embarque à Paris au milieu de deux mille autres célébrités, Victor Hugo, Mérimée, Ingres, Balzac, un Balzac, qui se vante devant le Tout-Paris être en possession de 15 actions de la Compagnie du chemin de fer du Nord. A 7h15 du matin la foule prend place dans l'un des deux trains composés de 26 voitures, trainé par deux locomotives aux couleurs françaises et belges ; le trajet Paris-Lille se fera en 10 heures par une belle et chaude journée. Cette première ligne de chemin de fer reste une prouesse technique en ce milieu du XIX siècle : il faut baliser le trajet, négocier les terrains, creuser, aplanir, installer 258 km de rails, construire les locomotives, sans oublier les 2808 wagons et, surtout, bâtir gares et ateliers d'entretien<sup>5</sup>.

Voici en intégrale l'article publié dans *La Presse* par notre rédacteur, Théophile Gautier : « A l'heure où nous écrivons ces lignes sur le coin d'une table qu'a bien voulu nous prêter l'hospitalité d'une famille lilloise, les gourmets de virginité se promènent déjà dans la rue Esquermoise et sur l'Esplanade et devant le débarcadère, comme au boulevard de Gand et aux Champs Elysées.

*A Paris, la crainte naturelle d'être en retard avait fait arriver le monde trop tôt. Bien des gens, sans être précisément vertueux, ont ce jour-ci vu se lever l'aurore. Beaucoup ne se sont pas couchées, et comme vu la rapidité de la marche, il était difficile de savoir où l'on aurait le temps de changer de toilette, on s'était généralement mis en tenue de bal. Jamais le soleil naissant n'avait vu tant d'habits noirs, de cravates blanches, d'escarpins vernissés et de brochettes. Au reste, ils paraissaient jouir avec délices de ces splendeurs réservées ordinairement à la nuit. Les commissaires allaient et venaient, le bras ceint d'un ruban rouge pour signe distinctif, et, grâce à leur activité, cette foule immense a pénétré dans les salles d'attente avec lenteur et sans désordre. - Chaque invité avait reçu deux cartes de couleurs différentes : l'une indiquant le wagon, l'autre indiquant le numéro de la table où il devait prendre sa place au banquet de Lille. On lui remettait en outre à l'entrée du débarcadère, un plan des parcours du chemin de fer, élégamment cartonné et une feuille volante où les distances d'un lieu à un autre étaient évaluées par kilomètres et avec le temps qu'il fallait pour les franchir. - On ne peut faire plus galamment les choses. Les salles d'attentes ont des proportions colossales : un certain grandiose que l'architecture classique n'a pu prévoir. Les nécessités amènent impérieusement des coupes, qui ne sont ni dans Vitruve, ni dans Vignole. Des besoins complètement nouveaux forçaient à sortir de la routine les plus entêtées. Il ne s'agit pas ici de colonnes, d'acrotères ou de frontons. Des arcs d'une ouverture immenses, des toitures énormes, de puissants contreforts donnent à ces palais de l'industrie moderne un caractère particulier, une sorte de majesté qui frappe les plus rebelles. Il serait étrange que l'architecture, dont on proclame depuis longtemps la décadence et la mort, trouvât dans les constructions qu'occasionnent les chemins de fer le principe de sa renaissance. Chaque croyance sait réaliser la forme de son temple. En comparant aux débarcadères, les églises bâties récemment, on voit bien que la religion du siècle est la religion du railway. L'examen de ces salles, hangars, entrepôts, greniers, presque tous d'une grande beauté et d'une appropriation parfaite, confirmerait au besoin ce que nous venons d'avancer : Rien n'est plus grandiose que ces salles tout en bois et en fer, divisées en compartiments à claire-voie et ayant à chaque bout une cheminée monumentale comme on voit dans les châteaux bâtis au temps de Henri II ou de François I. Une grille en serrurerie ouvragée trace la ligne de démarcation des premières Places aux secondes. Des masses de fleurs naturelles posées dans la ligne de démarcation des premières Places aux secondes. Des masses de fleurs naturelles posées dans l'âtre de la cheminée et l'entre deux des portes, donnent un air printanier à cette fête un peu noire du charbon et du fer.*

*Pour citer tous les Illustres qui se trouvaient là il faudrait nommer tout ce que Paris renferme de grand, de riche, de savants, d'honorable à quelque titre que ce soit. Les cordons rouges, les plaques, les habits brodés étincelaient et fourmillaient luxueusement. Jamais il n'y eut cohue plus célèbre et plus glorieuse. - Nous autres qui étions admis là à titre d'admirateurs, nous avions les côtes enfoncées par un profond diplomate et un peintre de premier ordre nous donnait une bourrade, un millionnaire nous marchait sur le pied. Y en avait-il de ces millionnaires ! Encore plus que de grands poètes ! Les ministres abondaient, les députés foisonnaient, les généraux étaient nombreux, enfin ils étaient là deux mille dont chacun ne portait un nom inconnu.*

*En attendant que le sifflet du départ grinçât dans la haute nef du débarcadère, nous faisons cette réflexion : Si par un affreux malheur qui n'arrivera pas, mais qui pourrait arriver malgré les précautions de la science, une catastrophe semblable à celle du 8 mai anéantissait le convoi,*

*outré la douleur que causerait un pareil désastre, demain Paris ne saurait plus que faire. Législation, banque, industrie, théâtre, littérature, il serait privé de tout cela d'un seul coup - La chambre serait en nombre insuffisant pour siéger ; il n'y aurait plus de capitalistes, des principaux auteurs manqueraient, et peut être faudrait-il, très mince calamité, se passer de feuilletoniste toute une semaine, il n'en resterait plus pour faire l'article sur le sinistre.*

*Autrefois, pour essayer un chemin dont on n'eut pas été bien sûr, on eut chargé les wagons de condamnés et de misérables de la plus basse populace pour faire l'expérience in animâ vili, l'idée de confier aux hasards d'une nouvelle voie ce qu'un pays renferme de plus cher de plus illustre et de plus précieux, des fils du roi, des généraux, de hauts fonctionnaires, des artistes éminents ne serait assurément venue à personne et même eut paru une insigne folie. Maintenant c'est ainsi que s'inaugure chaque voie de fer qu'on achève. Quand les princes on dit qu'on pouvait passer, le peuple se hasarde. Rassuré par l'exemple de tant d'illustres personnages, les petits-bourgeois et les obscurs s'élancent dans les wagons envahis hier par cette noble foule, et courent où leurs intérêts et leurs travaux les appellent avec une rapidité que les grands seigneurs ne pouvaient obtenir des chevaux le plus vites et des postillons les plus ivres. N'y a-t-il pas là quelque chose de moral et de touchant ?*

*A peine sommes-nous partis, et déjà St. Denis et son clocher, Enghien et son lac sont dépassées. Voici Pontoise, Creil, Breteuil, une foule de villages qui fuient si vite qu'on n'a pas le temps de chercher sur la carte leur nom a qui n'a souvent d'autre illustration que de toucher la raie noire tracée par le railway. Le paysage n'est plus si joli qu'au départ. Le chemin de fer cherche toujours la ligne horizontale, et ce n'est pas souvent la plus pittoresque, des plaines recouvertes d'une végétation peu vigoureuse, quelques files de peupliers plantés au bord du chemin comme une arête de poisson, quelque toit de chaume ou de tuile d'où monte une fumée rare et qu'ombrage un bouquet d'arbres étiolées, voilà ce qu'on voit. Les remblais et les déblais montrent dans les talus de leurs coupures tantôt les tons verdâtres de l'argile, tantôt les tons farineux de la craie. La végétation n'a pas encore eu le temps de broder un voile vert pour cacher les écorchures faites au sein de la mère universelle. Seulement ça et là de jolis coquelicots piquent cette aridité de leurs feuilles rouges comme des étincelles qui seraient tombées de la locomotive sur le bord du chemin, Ils font un effet charmant comme toutes les mauvaises herbes et les fleurs sauvages.*

*On signale Amiens. - Il est onze heures ou peu s'en faut. Le programme note ces mots : Amiens, rafraîchissement. - L'on arrive. - La harangue subie, on se précipite dans le débarcadère où deux mille appétits et deux mille soifs exaspérées ne trouveront, il faut le dire, que de très légers soulagements.*

*Les villes ne sont pas encore préparées à ces irruptions soudaines de hordes immenses jetées par un convoi, altérées, affamées, et n'ayant que dix minutes pour satisfaire à tous ses besoins. - L'art du restaurateur et de l'hôtelier devra subir à cause du chemin de fer de notables modifications. Le Cheval blanc, le Soleil d'or, Au Lion d'Or nous paraissent avoir vécu. Il faudra élever à deux pas des gares des réfectoires gigantesques desservis par une multitude de pages agiles - Le déjeuner d'Amiens, offert de fort bonne grâce par la ville, montre toute notre inexpérience à remuer de grandes masses. Les domestiques perdent la tête, les invités se ruent à l'assaut des nourritures comme autrefois les faubouriens aux distributions gratuites de cervelas et de poulets. Il faut avouer cependant qu'Amiens, qui est célèbre par ses excellents pâtés de canards, aurait pu en mettre quelques-uns à la disposition de ses trop nombreux convives. Nous avons vu là un spectacle instructif et touchant : les deux fils de M. de Rothschild qui mangeaient un morceau de pain arrosé d'un verre d'eau, pour la première fois de leur vie sans doute. (NDLR : effectivement, Amiens fut une déception : les 2000 voyageurs ne trouvèrent sur place que 6 douzaines de petites tranches de pain accompagnées de jambon et de fromage, le tout arrosé d'une vingtaine de bouteilles de vin Picard. La cause de cet incident est que les responsables d'Amiens s'étaient trompés d'heure. Les rôtis n'étaient pas cuits).*

*« Mais qu'importe un méchant repas, détail insignifiant d'une journée si féconde. Le convoi se remet en marche, et voilà que nous cheminons vers Arras, avec une vitesse de dix lieues à l'heure. Le pays qu'on traverse n'a rien de remarquable. Ce sont des tourbières entremêlées de flaques d'eaux, de bouleaux, de peupliers, et aux approches des villes, quelques moulins à vent. Arras fait une assez bonne figure à l'horizon, grâce à son beffroi reconstruit. A notre approche, un flocon de fumée s'arrondit sur le mur de la ville, et une détonation se fait entendre. C'est le salut de la garnison.*

*Deux mille personnes ou peu s'en faut émettent à la fois cette réflexion neuve et judicieuse : le son met beaucoup plus de temps à venir que la lumière. Car c'est encore là un des effets de cette vie collective qui nous est inconnue et que nous allons expérimenter. Le même objet frappe à la fois une multitude ; un nuage rond, une colombe blanche traverse le ciel, ils sont signalés par quatre mille yeux.*

*A Douai, jolie ville coquettement emprisonné dans son corset d'arbres verts et de briques roses, la route fait un coude et remonte vers Lille. L'approche de la Flandre se fait déjà sentir par l'apparition du houblon, par des bâtiments plus propres et mieux construits par des ombrages mieux fournis. La perspective devient aussi jolie qu'elle peut l'être dans un pays plat. Ne disons pas de mal de cette horizontalité vigoureuse, elle a permis au chemin de se prolonger de Paris jusque là sans tunnel, sans viaduc, toujours à ciel découvert.*

*Lille, qui comprend toute l'importance de ces simples mots : chemin de fer du Nord, a fait au convoi une réception splendide. Les canons tonnaient, toutes les troupes de la garnison étaient sur pied. Des tentes élégamment construites ont abrité Mgr le duc de Nemours, le duc de Montpensier et leur suite. Mgr l'archevêque de Cambrai - placé en face sous une espèce de reposoir -, a procédé à la bénédiction du chemin de fer et prononcé un discours dont nous regrettons de n'avoir pu saisir quelques lambeaux.*

*La cérémonie achevée, à travers une double haie de soldats et de mats à la vénitienne, portant des oriflammes tricolores, nous pénétrâmes dans l'intérieur de la ville et jusqu'à l'endroit où s'élevait la tente monumentale où devait se donner le banquet monstre. Une façade peinte dans le genre des décorations du théâtre, prêtait un air grandiose à cette construction improvisée. Des trophées, des drapeaux tricolores et des guirlandes de fleurs en complétaient l'ornementation. La tente d'Abderrahman qui a tant amusé les badauds de Paris, était un joujou à côté de cela. (à Lille l'immense tente était installée Place des Buisson à l'emplacement exact de l'actuelle gare Lille-Flandres, gare pas encore construite en 1846, la tente avait l'étendue de la place Vendôme, raconte le « Journal des Débats », pour accueillir les 2000 invités).*

*« Plusieurs familles lilloises avaient bien voulu se charger de donner un asile aux voyageurs, aucune auberge de l'ancien modelé ne pouvant suffire à une telle invasion. Nous étions échus, bonheur dont nous nous félicitons, à une maison où une table très bien servie et couverte de tokay authentique et d'excellent vin de Champagne, le tout accompagné du plus gracieux accueil, nous permit d'attendre, sans la moindre impatience le commencement du banquet et des réjouissances. N'est-ce pas l'hospitalité antique et patriarcale ? (NDLR : Théophile Gautier fut logé chez les Vanackère, Imprimeur Editeur, au n°7 Grand' Place. Th. Gautier écrit à sa mère le 26 juin : nous avons été traités comme des princes par le journaliste de la ville Mr. Vanakère (sic) qui est immensément riche).*

### **Le Banquet**

*C'était un spectacle assez réjouissant, poursuit Théophile Gautier, que de voir les maitres-queux et les domestiques courir, des plats sur la main, de la maison où se cuisinait ce repas pantagruélique à la tente où il allait se consommer. - Nous aurions voulu voir ces servants à cheval et venant au galop poser ces nourritures sur la table comme dans l'opéra de la Juive,*



*mais nous avons réfléchi que le cheval était profondément allergique à la vapeur, - alors nous nous sommes demandé pourquoi l'on ne faisait pas circuler les plats sur un railway, ainsi que cela a eu lieu en Angleterre pour les liqueurs au dessert.*

*L'intérieur de la tente formait un coup d'œil éblouissant. De triples rangs de lustres, des buissons de bougies, les grappes de girandoles poussaient l'illumination a giorno jusqu'à sa dernière puissance. Des piliers enveloppés de draperies, des drapeaux français et belges, des tapisseries de haute lice achevaient cette décoration aussi brillante que somptueuse.*

*Trente-quatre tables de cinquante-quatre couverts étaient chargées de mets aussi abondants que délicats. Les vins de Moët et Chandon coulaient à flots et le menu avait été fourni par deux des officiers de bouche les plus distinguées de Paris. Un orchestre jouait pendant le repas et jetait des fanfares éclatantes sur le bourdonnement confus de cette frairie gigantesque, supérieure au festin de Trimalcion et aux soupers de Gargantua. Vingt-huit mille trois cents assiettes ont été employées dans ce banquet titanique.*

*Pendant le repas toute la population de la ville et des environs a défilé et fait le tour de la table comme autrefois à Versailles au diner de Louis XIV. Après le banquet on s'est porté en masse à l'Esplanade pour entendre la symphonie héroïque de Berlioz. L'Esplanade est un endroit délicieux dont une illumination parfaitement étendue avait fait un jardin féerique. Un canal longe cette promenade composée de plusieurs allées de grands arbres. Des lignes de feu dessinaient les abords du canal et le contour d'un pont assez semblable au pont du Rialto, (Pont Napoléon) sous l'arche duquel on apercevait, dans le lointain un temple ou kiosque flamboyant dont l'eau noire reflétait les lumières. Des gondoles constellées de falots erraient sur ce canal en y trainant un sillage phosphorique.*

*La symphonie héroïque exécutée par deux cents musiciens sous un temple de verres de couleurs et accompagnée par toute une batterie d'artillerie a excité un véritable enthousiasme. Après la symphonie, il a fallu se rendre au bal à l'Hôtel de Ville. Lille avait fourni à très peu d'exceptions près toutes les jolies figures et les fraîches toilettes qu'on pouvait admirer car le convoi n'avait amené que des hommes. La principale curiosité de ce bal était une cantate de Berlioz sur des paroles de Jules Janin. - Des vers de Janin, chose rare...*

*M. de Rothschild était radieux, et vraiment il y avait du quoi. Quand on a mené à bout une œuvre si colossale on peut se croiser les bras et se dire « C'est bien ! - Bruxelles et Paris peuvent maintenant se donner la main. Nous voilà à deux pas du Rhin, de ce Rhin Allemand sur qui on a fait tant de couplets et qui ne saura bientôt plus que la chanson d'Alfred de Musset ». N'y a-t-il pas quelque chose de vertigineux à se dire : Ce matin dimanche, j'étais chez moi à Paris, et ce soir je suis à Lille, j'ai fait soixante lieues (240 kms) - et demain ces feuillets griffonnés à la hâte arriveront assez tôt à Paris pour être imprimées et signées de mon nom.*

### ***Menu du Festin servi à Lille le 14 Juin 1846, aux 2000 invités de la compagnie du chemin de fer du Nord.***

Deux artistes culinaires ont présidé à l'ordonnance du Banquet. Ce sont MM. Potel et Chabot, de Paris. Leur histoire commence en 1820, à Paris, le jour où Jean-François Potel, maître pâtissier rue Vivienne et Étienne Chabot, cuisinier réputé de la cour de France se rencontrent et fondent une Maison de traiteur à domicile haut-de-gamme : la société Potel et Chabot. Très vite, le succès s'invite à leur table et la Maison Potel et Chabot sert rois, institutions et organise les grandes inaugurations dont celles des chemins de fer français.

#### ***A LA TABLE DES PRINCES***

2 potages : à la Vaudémont, tapioca au consommé.

2 poissons : turbot sauce à la crème, saumon sauce généreuse.

4 grosses pièces : filet de bœuf piqué glacé à l'anglaise, poularde aux truffes à la royale, jambon d'York à la sauce malaga, hures gelées aux truffes.

2 rôts : canetons de Rouen ; poulets à la peau

12 entrées : ris de veau sauce tomate, noix piquées, poulets à la maréchale, côtelettes des Ardennes à la chicorée, filets de chevreuil piqués sauce poivrade, cailles au gratin, perdreaux à la gelée, pains de foies gras à la gelée, mayonnaise de homard, chaud-froid de poulets, mayonnaises de soles.

Entremets : petit pois à la française, haricots verts à la maître d'hôtel, flageolets nouveaux à la crème, artichauts à l'italienne, salade vénitienne, petits pois à l'anglaise, gâteau napolitain orné, biscuits glacés orné, mûlée d'ananas, gelée de fraises, 2 diplomates.

Desserts : 2 fromages glacés ; 6 corbeilles d'oranges, 1 de fraises, 8 bonbons, 2 corbeilles de cerises, 86 assiettes de petits fours, 2 fromages ordinaires.

### **AUX TRENTE QUATRE TABLES CHACUNE DE CINQUANTE QUATRE COUVERTS**

2 potages : à la Vaudémont, tapioca au consommé.

Grosses pièces et rôtis : poissons sauce ravigote sauce mayonnaise, galantines, poulardes truffées, jambon d'York glacés décorés à la gelée, filets piqués glacés au vin de Champagne, hures aux pistaches, rôtis de poulardes au cresson, rôtis de 4 poulets fins rôtis.

Entrées : noix piquées glacées au beurre, chaud froid de poulets, perdreaux à la régence ; poulets à la royale glacés aux truffes, mayonnaises de turbots aux homards, pains de foies gras aux truffes, à la gelée, petits canetons à l'anglaise par trois.

Entremets : petits pois à la française, haricots, flageolets nouveaux à la crème, artichauts à l'italienne, gelées d'ananas, gelées de fraises, 2 diplomates.

Desserts : 2 fromages glacés, 8 corbeilles d'oranges 8 assiettes de bonbons, 16 assiettes de petits fours 2 compotiers de cerises, 2 compotiers de fraises, 7 fromages ordinaires.

Les vins servis à chaque table étaient : le Bourgogne, le Bordeaux de la Rose, le Champagne et vins de liqueurs La maison Moët et Chandon si renommée par le choix et la qualité de ses vins a tiré 3,000 bouteilles de ses caves.

On a employé 3.600 couverts d'argent, 2.400 petites cuillères. La boulangerie Hédé a fourni 180 kilogrammes de pain de mie pour sandwiches, 3.000 petits pains viennois. La maison Thomas a livré 80 pièces montées, et pour 5.000 francs de pâtisseries fines et de petits fours et il y avait 600 cuisiniers venus de Paris

### **UNE VISITE DE BERLIOZ A LILLE (JUN 1846)**

par M. E. RATEZ

membre de la Société des Sciences de l'Agriculture et des Arts de Lille,  
(texte publié dans le Mémoire de la SSAAL le 7 mai 1926<sup>6</sup>)

*Berlioz doit être regardé comme une de nos gloires nationales. Bien que n'ayant pas une nature essentiellement musicale, comme Bach, Mozart ou Beethoven, il a laissé une trace profonde dans l'histoire de la musique, ne serait-ce que par l'extension qu'il a donnée à l'orchestration et par les effets puissants qu'il en a tirés. Qu'on se rappelle seulement l'effet terrible de son Dies irae où quatre orchestres de cuivre, figurant les trompettes du jugement dernier, viennent se joindre aux chœurs et au grand orchestre dans le fameux Tuba mirum de sa Messe des Morts.*

*Berlioz voyait grand, il aimait les orchestres nombreux et les grandes masses chorales, il saisissait toutes les occasions qui lui étaient offertes de les employer, aussi quand, en 1846, la ville de Lille lui demanda d'écrire la musique d'une cantate, pour l'inauguration du chemin de fer qui la reliait à Paris, accepta-t-il cette tâche avec empressement. Les paroles de cette cantate furent demandées à Jules Janin.*

Évidemment, cette poésie n'ajoute rien à la gloire littéraire de l'auteur de *L'Ane mort*, mais il faut convenir qu'elle n'était pas servie par le sujet, et, en outre, elle a dû être improvisée très rapidement, comme la musique du reste, qui fut composée en deux jours. Voici, d'après *l'Echo du Nord*, comment les choses se passèrent :

« Un honorable citoyen a eu l'heureuse idée, afin de donner un peu d'éclat à notre fête, de proposer à M. le Maire de faire exécuter en plein air un morceau de musique aux proportions gigantesques. Cette proposition a été accueillie par M. Bigo, et, de suite, M. Dubois est parti pour Paris avec l'intention de s'adresser à M. Berlioz, avec lequel il était en relations amicales.

» M. Berlioz est le compositeur excentrique qui sait si bien diriger les grandes masses instrumentales et vocales, et comme notre ville jouit d'une certaine réputation, plus ou moins méritée, d'aimer la musique, le compositeur a accueilli de suite l'invitation qui lui était faite ».

Berlioz dans une de ses lettres, nous donne les renseignements suivants : « En m'apportant les paroles de la cantate, M. Dubois m'avertit, comme s'il se fut agi d'un opéra en cinq actes, qu'on avait besoin de ma partition pour le surlendemain. Très bien Monsieur, je serai exact, mais s'il vous fallait la chose pour de demain, ne vous gênez pas.

« Je venais de lire les vers de J. Janin. Ils se trouvaient coupés d'une certaine manière que je ne me charge pas de caractériser et qui « appelle la musique comme le fruit mûr appelle l'oiseau, tandis que des poètes de profession s'appliquent au contraire à la chasser à grands coups d'hémistiches. J'écrivis les parties de chant de la cantate en trois heures et la nuit suivante fut employée à l'instrumentation ».

M. Dubois, le délégué de la municipalité, était juge au tribunal de Lille et demeurait au n° 50 de la rue Française, aujourd'hui rue Négrier. C'est chez lui qu'habita Berlioz pendant son séjour à Lille, où il reçut les sérénades dont nous parlerons tout à l'heure.

Les études de la cantate furent faites avec soin sous la direction de M. Lavainne, de M. Leplus et de M. Watier.

J'ai eu le bonheur de connaître M. Lavainne. C'était un musicien remarquable, pianiste et compositeur distingué, et qui tint avec la plus grande autorité le poste de directeur du Conservatoire où j'ai eu l'honneur de lui succéder.

M. Lavainne (membre de la SSAAL) consacra sa vie entière au Conservatoire où son père fut professeur de solfège, de 1819 à 1849. En 1830, à l'âge de 16 ans, il y entra comme professeur adjoint, était titularisé en 1836 et ne quittait sa classe de piano qu'en 1879, pour prendre la direction de l'École.

M. Henri Leplus, qui participa aux études du Chant des Chemins de fer (c'est ainsi que s'intitulait la cantate), était également le fils d'un professeur de solfège de notre école, auquel il succéda en 1841. Il fut chef de la Musique des Canonniers et organiste de l'église St-Étienne. Devenu aveugle, il fut remplacé au Conservatoire par M. Français en 1852, puis, victime d'un accident qui nécessita l'ablation de plusieurs phalanges, il continua à jouer de l'orgue avec des appareils de fortune. Il mourut le 20 Novembre 1861.

M. Watier, dont Berlioz ne parle pas dans sa correspondance, avait ouvert à Lille des cours publics de chant pour faciliter le recrutement des sociétés chorales. Il fut membre du Jury du Conservatoire de 1844 à 1881 et membre de la Commission de 1873 à 1881.

La cantate étant faite et copiée, Berlioz partit pour Lille, en compagnie sans doute de J. Janin, qui était, comme lui, attaché au *Journal des Débats*, de Madame J. Janin et de quelques autres inaugurateurs. « Nous arrivons, dit-il, sans détaillement jusqu'à Arras. A peine sommes-nous en vue des remparts de cette ville que voilà toute la population mâle et femelle de notre diligence qui part d'un éclat de rire, oh ! mais d'un de ces rires à fendre une voûte de pierre dure. Et cela sans que personne eût dit le mot. Chacun possédant son Molière par coeur, le souvenir des *Précieuses ridicules* nous avait tous frappés spontanément à l'aspect des murailles de la ville et nous cherchions de l'œil, en riant aux larmes, cette demi-lune que le marquis De Mascarille emporta au siège d'Arras et qui, au dire du vicomte De Jodelet, était parbleu bien

*une lune entière. Voilà un succès ! parlez - moi d'un comique tel que Molière qui, sans théâtre, sans acteurs, sans livres, par le souvenir seul d'un mot, fait rire à se tordre les enfants des enfants des arrière-petits-enfants de ses contemporains ».*

*Enfin, il arriva à Lille, où M. Dubois le reçut et le mit immédiatement en rapport avec ses interprètes.*

*M. Alfred Asseline qui a publié sur la fête une petite brochure, nous donne sur le séjour de Berlioz les détails suivants :*

*« M. Berlioz est ici depuis plusieurs jours qui s'occupe de nos plaisirs ; il est content de son orchestre et de ses choeurs. Comme a compte sur les félicitations et les remerciements qui ne manqueront pas au célèbre compositeur, la musique de la ville lui a donné avant-hier une sérénade.*

*« C'était sous les fenêtres de l'appartement qu'il occupe, rue Française, dans la charmante maison de M. Dubois. J'aurais mieux aimé que la sérénade fut, comme je l'avais pensé d'abord, pour Mme Jules Janin, mais il paraît que, dans le Nord, les musiciens préfèrent galamment M. Berlioz à une jolie femme et à une femme d'esprit. « M. Berlioz a eu une seconde sérénade cette nuit. L'auteur des Francs Juges a fait décidément la conquête des Lillois ; ils l'aiment à ce point qu'ils ne veulent plus le laisser dormir, ni ses voisins non plus. « On prépare une troisième sérénade qui sera donnée à M. Berlioz avant son départ. Ne nous moquons pas de ces hommages qui sont les seules récompenses qu'emportera de Lille le zèle de M. Berlioz ; mais ne sont-ce pas là celles qu'ambitionne avant tout un véritable artiste? « Un spirituel jeune homme a dit cela hier dans un journal de Lille ; on ne pouvait faire entendre avec plus de finesse que M. Berlioz ne sera payé qu'avec des sérénades ».*

*La cantate devait être chantée à l'Hôtel de Ville le soir du jour de l'inauguration du chemin de fer, le 14 Juin, entre le banquet officiel et le bal offert aux princes de Nemours et de Montpensier (tous deux fils du Roi Louis Philippe), ce qui faisait dire plaisamment à Berlioz que son œuvre constituait un excellent digestif.*

*Mais on avait parlé d'un concert en plein air pour la population. Berlioz proposa le final de sa Symphonie funèbre et triomphale qu'il avait composée pour le transfert des cendres des victimes des journées de Juillet 1830 dans le monument qu'on avait érigé en leur honneur place de la Bastille.*

*« Il est regrettable, dit l'Echo du Nord, que l'on n'ait pu faire entendre que la troisième partie de cette symphonie, car c'est une œuvre grandiose, pleine d'effets neufs, saisissants ; mais la première partie, sorte de marche funèbre, n'était pas de circonstance. La seconde renfermait un solo de trombone fait pour M. Dieppo. On aurait eu bien de la peine à trouver un musicien capable de bien interpréter ce morceau ; il a donc fallu y renoncer ».*

*L'exécution de ce final (intitulé apothéose) fut confiée à des musiques militaires. On crut bon, pour en renforcer l'effet, de faire appel aux canons de l'artillerie qui devaient ajouter leur voix puissante à celle de ces orchestres. Berlioz dit que cette idée était de M. Dubois et que celui-ci avait insisté pour que les canons prissent part à l'action et que, du reste, le public les attendait, car ils étaient sur le programme.*

*N'y a-t-il pas ici à douter de l'assertion de Berlioz ? Déjà, dans sa marche funèbre pour la dernière scène d'Hamlet, il avait introduit de la mousqueterie dans l'orchestre, il n'y aurait rien de surprenant que, pour Lille, il eut voulu un effet plus saisissant encore. Toujours est-il que les canons ne partirent pas, soit que le signal de leur entrée leur fut mal donné, soit parce que, dit encore l'Echo du Nord, les artilleurs ne reçurent de la poudre que quand tout fut fini.*

*Cette exécution eut lieu à l'Esplanade. Le public, fort nombreux, l'applaudit avec transport sans protester contre le silence des canons et même sans avoir l'air de s'en être aperçu.*

*« L'apothéose ainsi terminée pacifiquement, dit Berlioz, nous laissons, sur le bord du canal et la bouche ouverte, nos pièces toujours pointées et nos artilleurs désappointés. Il fallait courir*

à l'Hôtel de Ville, (Place Rihour), où un autre orchestre et un autre chœur m'attendaient pour l'exécution de la cantate ».

Ce chœur était composé des élèves de l'Académie de musique (notre Conservatoire actuel) et des chanteurs de M. Watier. Berlioz pense que l'orchestre était celui du théâtre. L'exécution fut excellente et remporta le plus vif et le plus légitime succès auprès du public d'élite qui comprenait les princes de Nemours et de Montpensier, le baron James de Rothschild, les personnages officiels venus de Paris et tout ce que la ville et le département comptaient dans les ordres civils, administratifs et militaires.

Berlioz dirigea ces deux exécutions avec sa chaleur coutumière et s'il eut une déception à la première, par suite du mutisme des canons, il eut un petit chagrin après la seconde : « Pendant que j'écoutais, dit-il, les gracieusetés que M. le duc de Nemours et son frère de Montpensier avaient la bonté de me dire, quelque amateur d'autographes me fit l'honneur de me voler mon chapeau. » J'en fus peiné, car je me voyais obligé de sortir tête nue et il pleuvait ».

C'était, en effet, beaucoup de déboires dans une même journée, mais son chapeau fut peut-être seulement égaré et retrouvé au moment opportun. Il ne faut pas prendre à la lettre les assertions de Berlioz ; dans sa verve romantique, il amplifie souvent les choses et les faits. J'en donnerai, pour finir, un exemple. Dans ses Mémoires, il raconte qu'un jour, il donna à un jeune montagnard italien qui l'accompagnait dans ses excursions à travers les Apennins et les Abruzzes, deux chemises, un pantalon et trois superbes coups de pied dans le derrière pour lui avoir manqué de respect. Puis, dans un renvoi au bas de la page, il dit ingénument : « Ceci est un mensonge et résulte de la tendance qu'ont toujours les artistes à écrire des phrases qu'ils croient à effet. Je n'ai jamais donné de coups de pied à Crispino ».

Voici les vers de Janin :

*C'est le grand jour, le jour de fête, Jour de triomphe et de lauriers, Pour vous, ouvriers, La couronne est prête. Soldats de la paix, C'est votre victoire, C'est à vous la gloire De tant de bienfaits Les cloches sonnent dès l'aurore, Et le canon répond sur les remparts, Sous l'oriflamme tricolore, Le peuple accourt de toutes paris.*

*Que de montagnes effacées, Que de rivières traversées, Travail humain, fécondante sueur, Quels prodiges et quel labour ! Les vieillards devant ce spectacle, En souriant, descendent au tombeau, Car à leurs enfants ce miracle Fait l'avenir plus grand, plus beau. Des merveilles de l'industrie, Nous, les témoins, il faut chanter : la Paix Le Roi, l'Ouvrier, la Patrie, Et le commerce et ses bienfaits. Que dans ces campagnes si belles Par l'amitié, les peuples plus heureux Élèvent leur voix solennelle Jusqu'à Dieu, caché dans les cieux.*

### **Donnons la parole à Hector Berlioz, il raconte avec verve et panache son séjour à Lille en juin 1846**

Berlioz, dans une longue lettre qui vaut le détour, dans un style très emphatique et auto-satisfait, mais aussi très ironique, décrit par le menu son expérience lilloise, dont voici un passage significatif :

« On venait de terminer le chemin de fer du Nord, si célèbre par les petits accidents auxquels il a eu la faiblesse de donner lieu. Monseigneur l'Archevêque devait le bénir solennellement, on se promettait de largement dîner et boire. On pensa qu'un peu de musique ne gênerait rien, au contraire, bien des gens ayant besoin de cet accessoire pour faciliter leur digestion, et l'on s'avisait de s'adresser à moi comme à un excellent digestif.

Sans rire, voilà ce qui arriva. Il fallait une cantate pour être exécutée, non après le dîner, mais avant l'ouverture du bal. M. Dubois, chargé par la municipalité lilloise des détails musicaux de la cérémonie, vint à Paris en grande hâte et, avec les idées arriérées, antédiluviennes, incroyables, qu'il apportait de sa province, s'imagina que, puisqu'il fallait des paroles et de la musique à cette cantate, il ne ferait pas mal de s'adresser à un homme de lettres et à un

musicien. En conséquence, il demanda les vers à Jules Janin et à moi la musique. Seulement, il m'avertit qu'on avait besoin de ma partition pour le surlendemain.

Je venais de lire les vers de Jules Janin, ils se trouvaient coupés d'une certaine manière, que je ne me charge pas de caractériser, et qui appelle la musique comme le fruit mûr appelle l'oiseau, tandis que des poètes de profession s'appliquent au contraire à la chasser à grands coups d'hémistiches. J'écrivis les parties de chant de la cantate en trois heures, et la nuit suivante fut employée à l'instrumenter. Vous voyez que pour un homme qui ne fait pas son métier de violer les muses, ceci n'est pas trop mal travaillé.

Le temps ne fait rien à l'affaire, me direz-vous, au contraire, le temps fait beaucoup. Je maintiens qu'à de rares exceptions près, le temps ne consacre rien de ce qu'on fait sans lui. Cet adage, que vous n'avez jamais entendu ni lu, puisque je viens de le traduire du persan, est d'une grande vérité. J'ai voulu seulement vous prouver qu'il était possible à moi aussi d'improviser une partition, quand je prenais bravement mon parti de me contenter pour mon ouvrage d'une célébrité éphémère de quatre à cinq mille ans.

Si j'avais eu trois jours pleins à employer à ce travail, ma partition vivrait quarante siècles de plus, je ne l'ignore pas. Mais dans des circonstances pressantes et imprévues, comme celles de l'inauguration d'un chemin de fer, un artiste ne doit pas tenir à ce que quarante siècles de plus ou de moins le contemplent. La patrie a le droit d'exiger alors de chacun de ses enfants un dévouement absolu. Je me dis donc : Allons, enfant de la patrie !... Et je me dévouai. Il le fallait. La cantate étant faite et copiée, nous partons pour Lille. Le chemin de fer faisant une exception en faveur de ses inaugurateurs, nous arrivons sans déraillement jusqu'à Arras. Arrivé à Lille, M. Dubois me met immédiatement en rapport avec les chanteurs dont le concours m'était nécessaire pour l'exécution de la cantate, et avec les bandes militaires venues de Valenciennes, de Douai et de quelques autres villes voisines. L'ensemble de ces groupes instrumentaux formait un orchestre de cent cinquante musiciens à peu près, qui devaient exécuter sur la promenade publique, le soir, devant les princes et les autorités civiles et militaires réunies pour la fête, mon morceau de l'apothéose. La cantate fut bientôt apprise par un chœur de jeunes gens et d'enfants.

L'étude de l'apothéose par les orchestres militaires réunis nous donna beaucoup plus de peine. Elle avait été commencée déjà, avant mon arrivée, et, par suite d'une erreur grave dans le mouvement indiqué par le chef qui dirigeait cette répétition, elle n'avait produit qu'un étourdissant charivari. M. Dubois, mon guide au milieu des embarras et des agitations de la fête, et qui avait assumé bravement toute la responsabilité de la partie musicale, me paraissait agité, inquiet. J'ignorais qu'il eût assisté à la première expérience, j'ignorais même qu'elle eût produit un si monstrueux résultat. Ce ne fut qu'après le débrouillement du chaos qu'il me fit l'aveu de ses terreurs et du motif qui les avait fait naître. Elles furent dissipées assez promptement, et, après la troisième répétition, tout marcha bien.

On me donna un excellent petit orchestre (celui du théâtre, je crois), pour accompagner la cantate ; une seule répétition fut suffisante. Tout était donc prêt, quand M. Dubois me présenta le capitaine d'artillerie de la garde nationale.

— Monsieur, me dit cet officier, je viens m'entendre avec vous au sujet des pièces.

— Ah ! il y a une représentation dramatique ! Je l'ignorais. Mais cela ne me regarde pas.

— Pardon, monsieur, il s'agit de pièces... de canon !

— Ah mon Dieu ! et qu'ai-je à faire avec ces... ?

— Vous avez à faire, dit alors M. Dubois, un effet étourdissant, dans votre morceau de l'apothéose. D'ailleurs, il n'y a plus à y revenir, les canons sont sur le programme, le public attend ses canons, nous ne pouvons les lui refuser.

— C'est maintenant que mes confrères ennemis de Paris, les bons gendarmes de la critique, vont dire que je mets de l'artillerie dans mon orchestre ! Vont-ils se divertir ! Parbleu, c'est une aubaine pour moi ; rien ne m'amuse comme de leur fournir l'occasion de dire, à mon

*sujet, quelque bonne bêtise bourrée à triple charge. Va pour les canons ! Mais d'abord comment est composé votre chœur ? Notre cœur — Oui, votre parc. Quelles sont vos pièces, et combien en avez-vous ? — Nous avons dix pièces de douze. — Heu !... C'est bien faible. Ne pourriez-vous me donner du vingt-quatre ? — Mon Dieu, nous n'avons que six canons de vingt-quatre. — Eh bien accordez-moi ces six premiers sujets avec les dix choristes. Ensuite disposons toute la masse des voix sur le bord du grand fossé qui avoisine l'esplanade, aussi près que possible de l'orchestre militaire. M. le capitaine voudra bien avoir l'œil sur nous. J'aurai un artificier à mon côté ; au moment de l'arrivée des princes, une fusée volante s'élèvera, et l'on devra alors faire feu successif des dix choristes seulement. Après quoi nous commencerons l'exécution de l'apothéose, pendant laquelle vous aurez eu le temps de recharger. Vers la fin du morceau, une autre fusée partira, vous compterez quatre secondes, et, à la cinquième, vous aurez l'obligeance de frapper un grand accord bien d'aplomb, et d'un seul coup, avec vos dix choristes de douze et les six premiers sujets de vingt-quatre, de manière que l'ensemble de vos voix coïncide exactement avec mon dernier accord instrumental. Vous comprenez ? — Parfaitement, Monsieur ; cela s'exécutera, vous pouvez y compter. Et j'entendis le capitaine dire en s'en allant à M. Dubois : — C'est magnifique ! Il n'y a que les musiciens pour avoir de ces idées-là !*

*Le soir venu, notre bande militaire fait des prouesses, le morceau se déploie majestueusement sans la moindre faute de stratégie musicale. Ma foi ! je ne veux pas me faire plus brave que je ne suis, et ce n'était pas sans raison que le cœur m'avait battu aux approches de l'instant solennel. Vous rirez tant qu'il vous plaira, mais je faillis tomber la face contre terre... Les arbres frissonnèrent, les eaux du canal se ridèrent... au souffle délicieux de la brise du soir... Mutisme complet des canons !!...*

*Un silence profond s'établit après la dernière mesure de la symphonie, silence majestueux, grandiose, immense que troublèrent seuls l'instant d'après les applaudissements de la multitude, satisfaite apparemment de l'exécution. Et l'auditoire se retira, sans regret pour la jouissance à laquelle il avait échappé, oublieux des promesses du programme (les coups de canons).*

*L'apothéose ainsi terminée pacifiquement, nous laissons sur le bord du canal, et la bouche ouverte, nos pièces toujours pointées et nos artilleurs désappointés. Il fallait courir à l'hôtel de ville, où un autre orchestre et un autre chœur m'attendaient pour l'exécution de la cantate. Mon espérance, cette fois, ne fut en rien trompée ; nos chanteurs et nos musiciens n'eurent ni un soupir ni une double croche à se reprocher.*

*Les habitants de la grande place sur laquelle j'étais logé ont dû trouver mon voisinage tant soit peu importun ! En somme tout a bien marché, et les musiciens militaires ont fait crânement leur devoir ; la cantate a été chantée avec une verve peu commune et des voix fraîches que nous ne pouvons pas trouver à Paris pour nos chœurs.*

*Ensuite, pendant que je causais dans le salon voisin avec les Ducs de Nemours et de Montpensier qui m'avaient fait appeler on m'a volé mon chapeau, d'abord, puis toute la musique de la cantate, partie d'orchestre, des chœurs et une partition. De sorte que voilà un ouvrage perdu car je ne me sens pas le courage de recommencer ! (La partition fut finalement retrouvée quelques années plus tard.) C'est tout ce que m'a rapporté cette étourdissante fête dont le patron était M. Rothschild et pour laquelle on est venu me chercher à Paris. Cependant hier M. le Maire de Lille m'a envoyé au nom de sa ville une très belle médaille d'or portant pour suscription : Inauguration du chemin de fer du Nord, la ville de Lille à M. Berlioz... »*

**Plus tard, Hector Berlioz écrira dans ses Mémoires :**  
*Lille est la ville la plus musicale de France*

## Notes :

1\* Osons l'affirmer : Joséphine de Gaulle est l'auteur qui a publié en 1852 le premier guide ferroviaire de France, publié à Lille chez l'éditeur-libraire L. Lefort. Ce n'est qu'en se rendant à Londres en 1851 dans la librairie de W.H. Smith que l'éditeur Louis Hachette découvre une nouvelle collection de livres destinée à un large public, utilisateur du nouveau moyen de transport en plein développement, les chemins de fer. Dès le départ, l'éditeur voit grand <https://journals.openedition.org/insitu/524> : 120 titres devaient être répartis en sept séries identifiables par la couleur de leur couverture brochée. La particularité de cette collection est d'être diffusée dans les gares, dans des kiosques spécialement construits à cet effet lors de son lancement. Le premier contrat de kiosque est signé avec la Compagnie du Nord en 1852 ; espérons que le guide de Madame Joséphine de Gaulle fut en bonne place de vente car Hachette n'éditera qu'en 1853 son premier guide dans la collection *Bibliothèques des Chemins de fer* qu'en 1853, un itinéraire de Paris à Bruxelles, suivi en 1855 par un guide du chemin de fer de Paris à Boulogne, à Calais et à Dunkerque.

Signalons qu'en 1842 l'un de nos éminents membre de la Société Royale des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille, Pierre Legrand, avocat et Député du Nord, avait entrepris un grand voyage en chemin de fer « *De Lille au Mont Blanc* » ; à son retour il publie ses impressions de voyage dans le Mémoire de la SSAAL de 1843, récit de 90 pages fort amusant, qu'on en juge, dès que le départ est donné à Lille : « *le 15 septembre 1842, à trois heures et quelques minutes du matin nous étions emboîtés dans la diligence de l'Hôtel Villeroy (rue Esquermoise) qui nous transporta assez rapidement à Courtrai. Là le chemin de fer était à notre disposition, et une fois dans le wagon, Adieu la Belgique !! à nous le Rhin !! et puis la Suisse ! ... Et qui sait ? peut-être l'Italie !!!* »

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55168589> page 378 à 469

2\* Charles de Gaulle n'a pas connu son grand-père maternel, Jules-Emile Maillot, mort en janvier 1891, deux mois après sa naissance. Cet aïeul s'était associé avec un industriel anglais émigré en France, James Oldknow, originaire de Nottingham, pour créer une fabrique de tulle rue Princesse à Lille. A eux deux, ils déposent plusieurs brevets, dont celui destiné à améliorer les techniques des métiers à tisser mécaniques (1848). Leur notoriété s'accroît, ils se spécialisent dans les châles, voilettes, rideaux, ornements d'autels et guipures de soie et de coton. Les récompenses pour l'excellence de leurs ouvrages pleuvent : une médaille d'argent à l'exposition internationale, en 1855, à Paris « pour de très beaux rideaux en tulle », et plus tard une médaille pour la confection de rideaux aux motifs brodés de Fables de la Fontaine, le Renard et la Cigogne et Junon jugeant les plaintes du paon. Nos deux associés habitent la même rue, rue Princesse, Jules au N° 9, avec une extension de l'entreprise vers le n° 11, et James au 102. Au plus fort de leurs exploitations, ils emploient 60 personnes, mécaniciens, brodeuses, découpeuses et confectionneuses. Oldknow retournera à Nottingham, en 1860, où il mènera une carrière politique et sera anobli par la Reine Victoria. Il devient Sir James. L'année de la mort d'Oldknow, 1888, Jules Maillot vend son affaire à ses nouveaux associés de Paris, qui « délocalisent » la fabrique à Caudry, nouveau centre de la dentelle et du tulle. Il avait épousé, en 1858, Julia Delannoy, fille d'un avocat et conseiller municipal de Lille. Vont naître cinq enfants dont Jeanne, qui épousera, en 1886, Henri de Gaulle, le fils de Joséphine. Ce sont eux les futurs parents de Charles.

3\* Au milieu du XIXème siècle Lille s'impose dans bien des domaines comme leader mondial des nouvelles technologies industrielles. C'est le cas de la métallurgie. La Compagnie Fives-Lille, fondée en 1861 connaît une envolée exceptionnelle : de ses ateliers sortent plus de 2000 ponts et viaducs de chemins de fer, elle exporte ses locomotives vers la Chine, l'Argentine, le



Brésil, la Turquie... Elle fournit également les deux ascenseurs hydrauliques de la Tour Eiffel, sans parler de la « Galerie des Machines » clou de l'Exposition Universelle de 1889. En 1900 on inaugure à Paris le Pont Alexandre III, fabriqué à Fives-Lille-Cail, où le beau rejoint le savoir-faire industriel. Lorsqu'on décide à Lille en 1880 de couvrir la gare de Lille d'une immense halle de train on fait appel pour le montage des fermes en fer à la Compagnie de Lille-Fives. Elle a une sérieuse expérience en constructions surdimensionnée (ils ont par exemple réalisé à Paris les grandes halles des expositions universelles de 1867 – 1878 – 1889). Pour la gare de Lille la Compagnie de Fives met spécialement au point un échafaudage roulant qui enjambe les voies, permettant ainsi le passage des trains pendant la durée des travaux terminée en 1892 (architecte Sidney Dunnett). Plus proche de nous : en 1992 sort de leurs ateliers le « tunnelier baptisé Pierre de Roubaix » destiné à creuser la ligne N° 2 du métro lillois et, toujours en 1992 une œuvre d'art hors du commun, audacieuse, en acier, créée par l'artiste anglais, Richard Deacon. Cette sculpture monumentale de 11m de long et de 4.80 m de haut a trouvé sa place dans le parc du Musée d'Art Moderne, le LaM à Villeneuve d'Ascq.

4\* Le premier juillet 1836 paraît pour la première fois en kiosque *La Presse, Journal quotidien, politique, littéraire, agricole, industriel et commercial*. Son fondateur, Emile de Girardin confie le rôle de critique d'art à Théophile Gautier. Son premier article a pour sujet les *Peintures de la Chambre des Députés, de Eugène Delacroix*.

5\* 1828 une première voie ferrée française relie Saint Etienne à Andrézieux pour le transport de la houille,

1832 les premiers voyageurs peuvent prendre place dans les chariots vides de charbon

1837 Embarcadère Saint Lazare pour la ligne Paris-Saint Germain en Laye

1840 Embarcadères Montparnasse et Austerlitz

1841 La France ne possède que 566 km de voie de chemin de fer sur les 4912 km en Europe

1846 Inauguration officielle de la ligne Paris-Amiens - Lille

1847 Ouverture de la ligne Amiens-Boulogne jusqu'à Abbeville

1859 Tous les grands axes ferroviaires qui rayonnent aujourd'hui à partir de Paris sont terminés.

La Compagnie du chemin de fer du Nord est créée le 20 septembre 1845 par le banquier James de Rothschild et ses associés. Cette compagnie française exploite le réseau ferroviaire du Nord de la France de 1845 à 1938. Elle acquiert rapidement une forte densité de réseau et de trafic, et sert de modèle aux autres grandes compagnies. Elle est une des principales composantes de la SNCF créée en 1938. Les terrassements, ouvrages d'art et stations sont payés par l'Etat - la voie de fer, le matériel et l'entretien est à la charge de la Compagnie des Chemins de Fer du Nord. C'est en moyenne une contribution de 150.000 francs par kilomètre pour l'Etat et de 125.000 francs pour la Compagnie.

1909 La gare du Nord communique avec le métro. Elle voit transiter 16 millions de voyageurs en 1911.

1993 Le TGV Nord entre en gare de Lille

6\* [https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5698224h/f175.image.r=emile\\_Ratez](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5698224h/f175.image.r=emile_Ratez) page 164 à 169

### **Bibliographie et crédit photos :**

*Itinéraire Historique du Chemin de Fer du Nord – de Paris à Lille et à Bruxelles par Amiens, Arras, Douai, Valenciennes, Mons – De Creil à Saint Quentin – D'Amiens à Boulogne – Et de Lille à Dunkerque.* Auteur : Joséphine-Marie de Gaulle, Editeur : L. Lefort Imprimeur Libraire

Lille 1852 (ce livre est une réimpression à l'identique d'un ouvrage accessible sur la bibliothèque numérique Gallica, <http://gallica.bnf.fr>)

*Voyage poétique et pittoresque sur le Chemin de fer du Nord* par N. Martin Lille, Imprimerie L. Danel 1869

Les Locomotives du Nord, Histoire de Fives-Lille-Cail et des constructeurs ferroviaires du Nord par le Dr. Joseph Dubois, édité en 1983 avec la participation de la SNCF, Région NPDC, la CUDL, la Comeli, et l'Université de Lille III

Maison Natale Charles de Gaulle, édition La Voix du Nord en 2011, « *Charles de Gaulle, 22 novembre 1890 : une naissance à Lille* » auteurs : Aymric Spriet, Marie Lefebvre, la SSAAL remercie Aymric Spriet pour la mise à disposition du Portrait de Joséphine de Gaulle

Revue du Nord Tome LXII n° 245 Avril-Juin 1980 Université de Lille III, « *Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille. Mises au point et réflexions* » par Marie-Josèphe Lussien-Maisonneuve

Guide des étrangers dans Lille – édition revue par Buqcellos (Simon-François)

Bloquel 1780/1863) édition 1846, 144 pages, disponible collection numérique : Fonds régional NPDC, Gallica bnf

la SSAAL remercie tout particulièrement Madame Catherine Dherent, directrice et Wael El Khader responsable de la photothèque pour la mise à disposition de leur fonds photographique numérisé

BM Lille Album Baron

BM Gare de Lille

BM Plans anciens Lille

BM Lille Carton 4, 18 Projet d'Ouverture de la Rue Faidherbe, Lille,

BM Lille Fives-Cail

BM Lille Album Le Blondel

BM Lille Album Blanquart-Evrard

BM Lille Pont Napoléon

BM Lille Mémoires de la Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts

Archives du Nord Emile Ratez cote 149 J

Côte d'Opale Magazine, octobre-novembre 2013 Illustrations Jean Marie André