

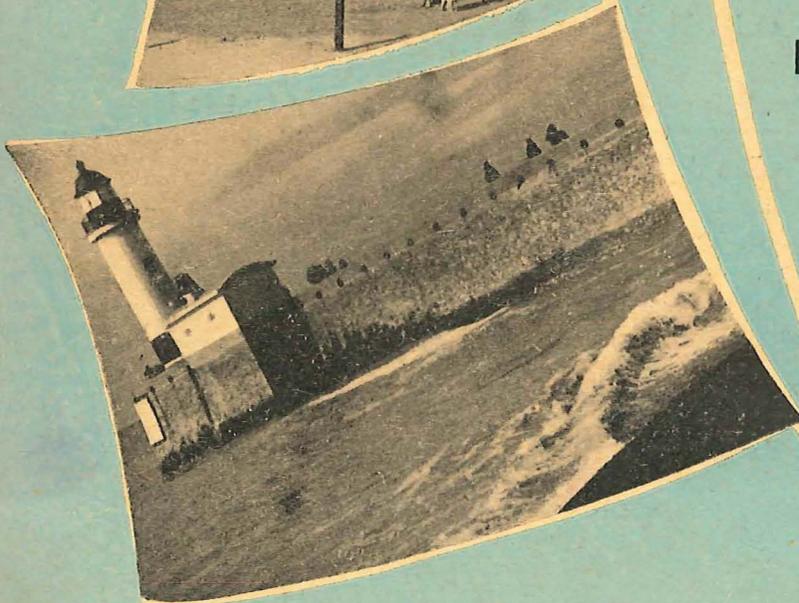
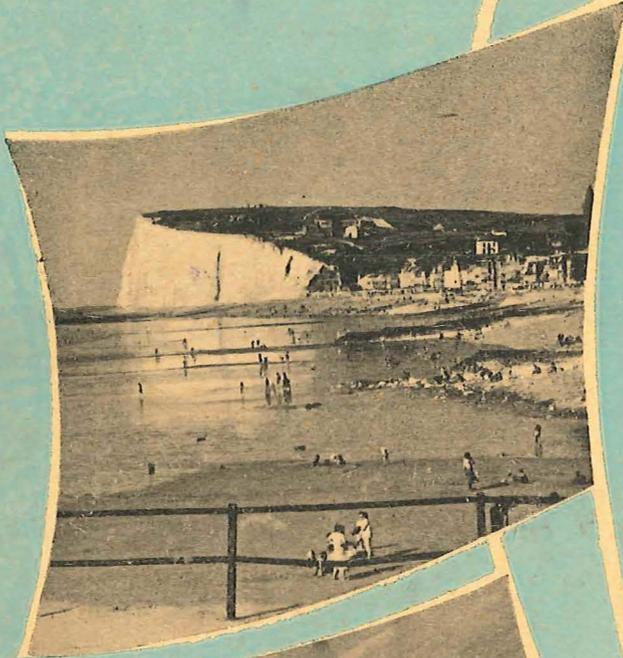
223

École Publique de Garçons
Rue de la Mutualité, NANTES (L.-L.)

BIBLIOTHÈQUE DE TRAVAIL

HEBDOMADAIRE
22 FÉVRIER 1953
L'Imprimerie à l'École
CANNES (Alpes-Mar.)

J. BURIDANT



LE TRÉPORT

•
Mers
les Bains

UNE JOURNÉE
A LA MER

223

Cette BT n'est pas, ne veut pas être
une monographie complète.

Elle ne vise qu'à présenter ce que peut voir
le visiteur d'un jour curieux de s'instruire.



Le Tréport-Mers-les-Bains

Deux villes-sœurs, installées sur les deux lèvres d'une brèche de
la falaise creusée par une Bresle aujourd'hui insignifiante
et inutilisable.

Un petit port de pêche, comme on en rencontre tant le long des
côtes de France.

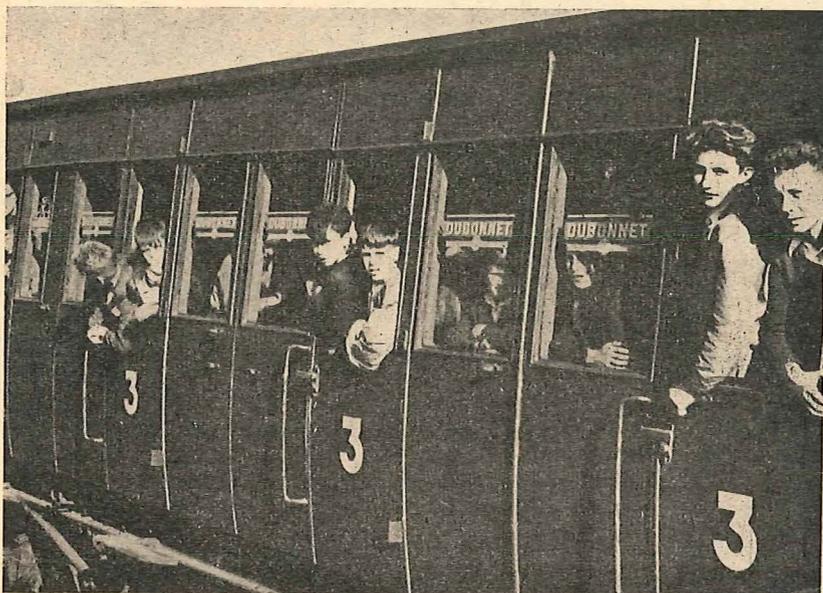
Un tout petit port de commerce, dans l'embouchure aménagée
de la rivière.

Deux plages, qui doivent à leur proximité de Paris et aux baigneurs
du dimanche leur animation.

J. BURIDANT

Le Tréport - Mers-les-Bains

UNE JOURNÉE A LA MER



— Le Tréport-Mers ! Tout le monde descend ! (1)

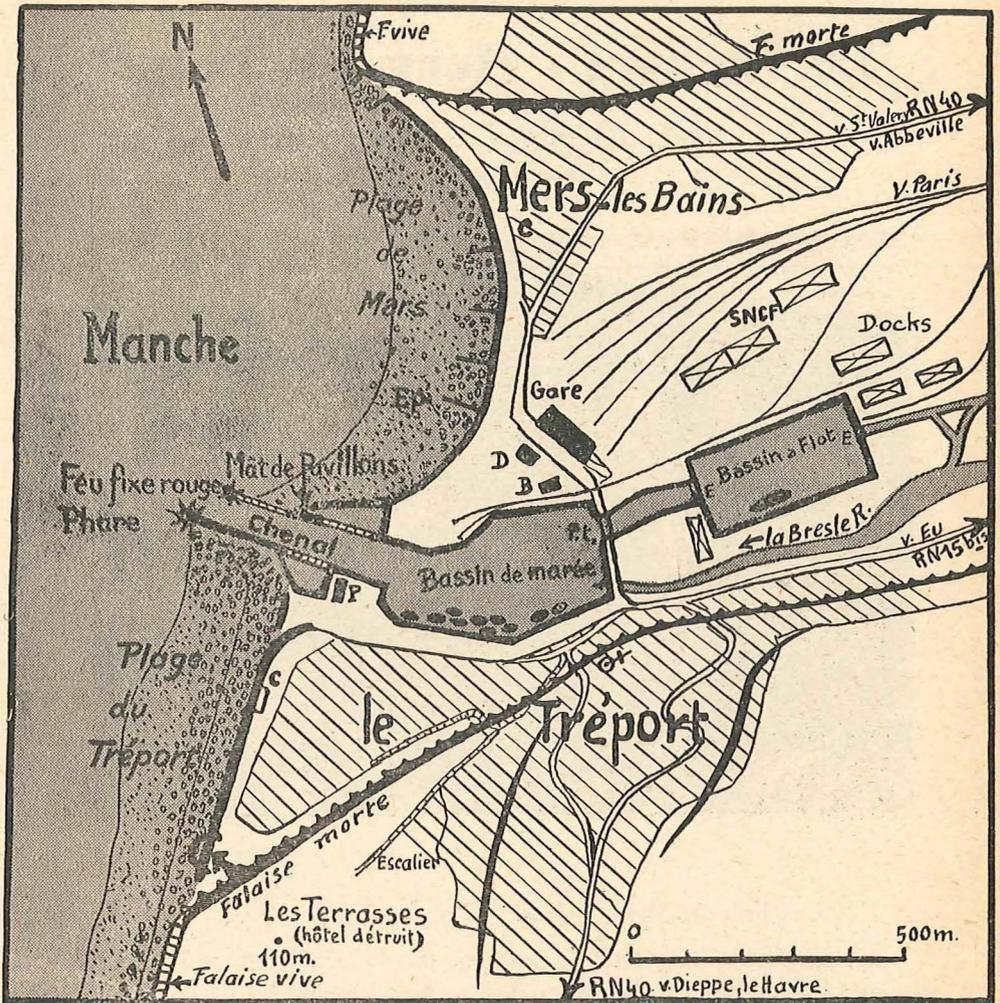
Et du « train de plaisir », organisé par la SNCF en ce dimanche d'août, se précipitent un millier de Parisiens enchantés de ce voyage à tarif réduit qui leur permet de passer une bonne journée à la mer.

Grands et petits sont joyeux, car le soleil brille.

Pierre est très ému ; c'est la première fois qu'il vient aux bains de mer.

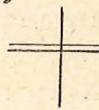
Mais déjà une voix connue l'appelle : « Pierre, par ici ! » C'est son cousin Charles qui passe un mois au Tréport avec ses parents. On s'embrasse, on suit la foule, on quitte la gare.

(1) Terminus de la ligne Paris-Beauvais-Le Tréport : 184 km. Prends l'indicateur Chaix.

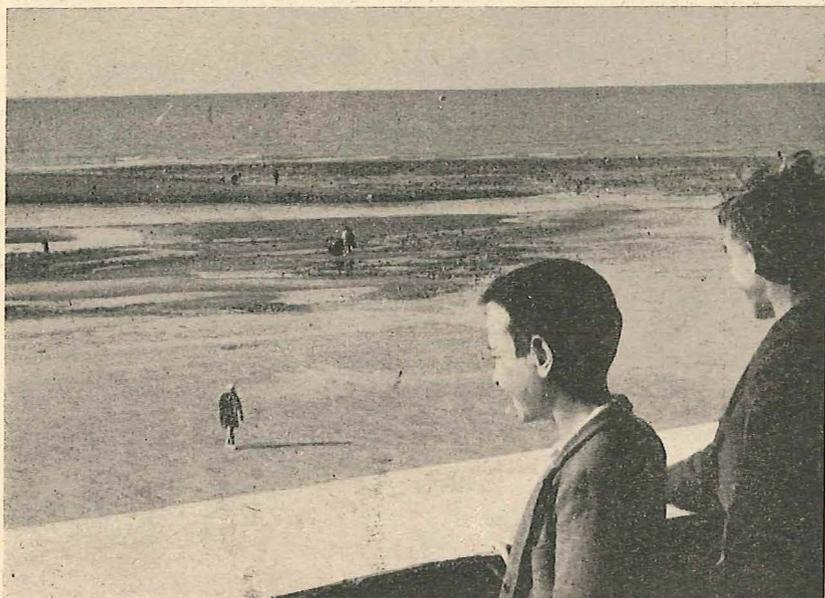


Le Tréport - Mers-les-Bains.

- B. Bureau du port.
 C. Casinos.
 D. Douanes.
 P. Poissonnerie.
 Pt. Pont tournant.



- E. Portes d'écluse.
 Eboulement de janvier 1951.
 Jetées, signes, quais.
 Épito pour retenir les galets.
 Banc de galets.



C'est grand, la mer ! ⁽¹⁾

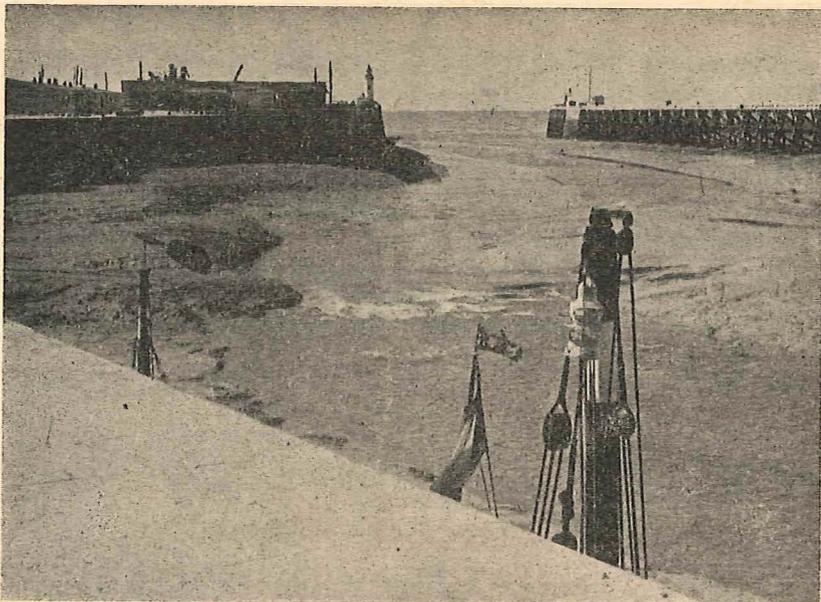
Tandis que les parents bavardent, Charles entraîne son cousin.

A quelques mètres de la gare, la mer s'étend, immense, en avant de la digue-promenade, jusqu'à l'horizon lointain. Et malgré l'heure matinale, quelques personnes se promènent déjà sur la grève. Le bruit des vagues est assourdi, l'air est vif et frais.

Pierre reste là, planté sur le ciment. Il n'a jamais vu un aussi vaste paysage, et ses yeux éblouis vont de l'horizon, où l'eau et le ciel semblent se rejoindre, aux blanches falaises de Mers-les-Bains à droite et du Tréport à gauche.

— Que c'est grand, la mer ! s'exclame enfin le jeune parisien.

(1) Relis la BT n° 99.



(1) Dans ce bassin, en communication directe avec la mer, l'eau monte avec le flux (marée montante) et descend avec le reflux (marée descendante)

Bassin de marée

Viens par ici ! A gauche, pour le Tréport, dit Charles en arrachant Pierre à son admiration. (Suis sur le plan page 2.)

Les deux enfants repassent devant la gare, franchissent le pont tournant, longent le bassin de marée (1), lieu de stationnement des bateaux de pêche.

Quelle déception ! Comme c'est marée basse (2), s'étale à leurs pieds un grand bassin boueux. Près des murailles de plusieurs mètres de haut (3), les petits bateaux ont posé leur ventre (leur quille) sur la vase gluante et puante que les eaux de la Bresle n'arrivent pas à chasser vers la mer.

— Ce n'est pas beau ! Et ça ne sent pas bon .

Et Pierre taquine son cousin :

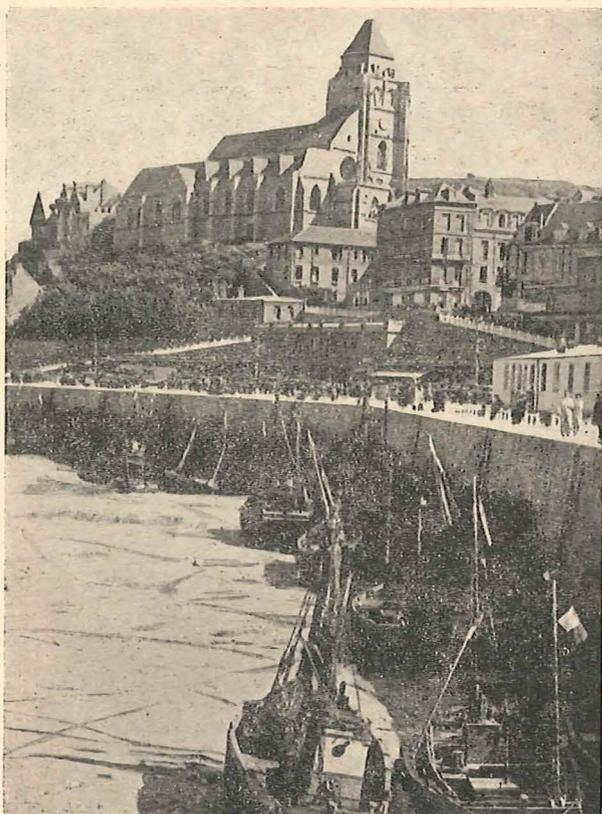
— Pour de l'air pur .

— D'accord, mais ça sent quand même la mer ! Et puis, tu verras, tout à l'heure ! réplique Charles.

(2) C'est pour cela que, page 3, la mer est loin en avant de la digue.

(3) Evalue, en comparant les photos des pages 4-5 avec celles de 6-7, la hauteur du quai et celle des personnages page 5. (Escalier de 40 marches dans un angle du quai.)

La flottille de pêche
échouée sur la vase
du bassin de marée,
ou port d'échouage.



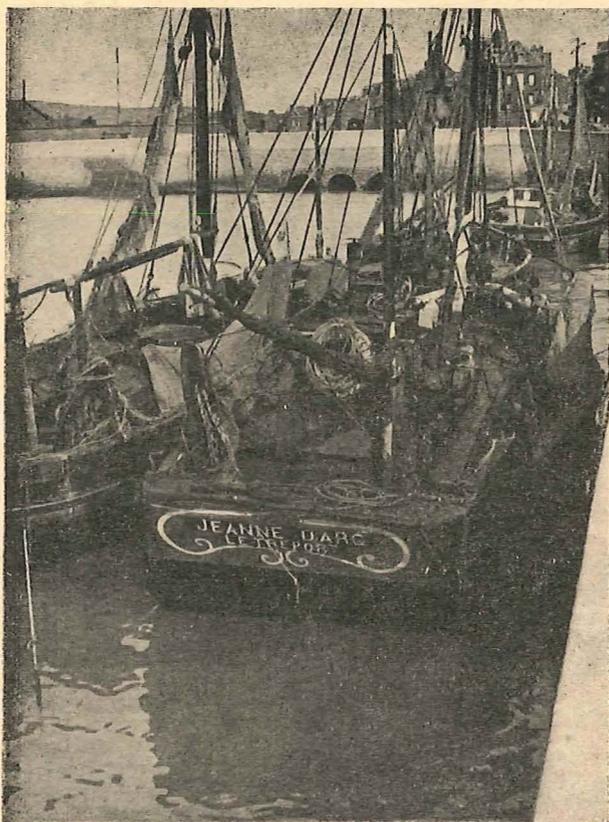
Petits bateaux de pêche

Il n'y a pas de parapet le long du quai ; aussi Pierre se recule prudemment tout en se penchant. Echoués sur la vase, appuyés les uns contre les autres et contre la muraille, voici le *P'tit-Michou*, *André-Renée*, la *Sainte-Jeanne*, *Ma Brigitte*, etc.

— Regarde ! Chaque bateau a des lettres et un numéro ! Comme les autos !

Charles sourit, car il s'est depuis longtemps renseigné. C'est le propriétaire (l'armateur) qui donne le nom (1). Il fait ensuite inscrire son bateau au bureau d'inscription maritime dont dépend le port. C'est le bureau de Dieppe (Di) qui a délivré à la *Marie-Louise*, Di 1426 ; au *Laisse faire Dieu*, Di 1530 ; à la *Jeanne d'Arc*, Di 1339 ; à *Toi et Moi*, Di 1350, etc.

(1) Le baptême d'un bateau, c'est toujours l'occasion d'une fête.



Sous la voûte, la Bresle se jette dans le fond du bassin de marée, à marée basse. A marée haute, des portes automatiques empêchent la mer d'entrer dans la rivière.

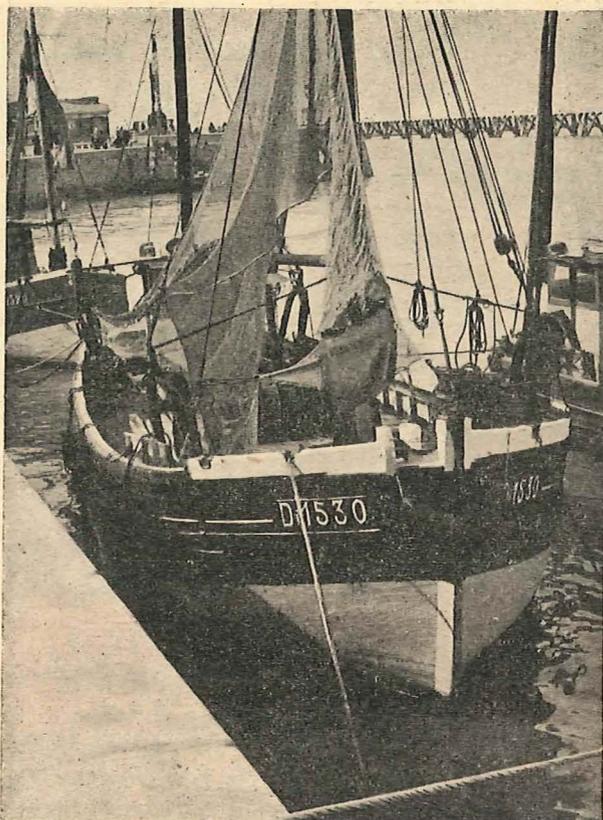
Deux matelots de la *Jeanne d'Arc* sont en train, navette en main (photo p. 9), de consolider la poche du chalut, y ajoutant des bandes de filet aux endroits que les rochers ont abîmés. C'est avec plaisir qu'ils donnent quelques explications aux deux enfants.

La *Jeanne d'Arc* est un bateau de 12 tonneaux (1), ayant 11 m de long et un tirant d'eau de 5 pieds (2). Il est actionné par un moteur Diesel de 50 chevaux. Son équipage est de quatre hommes. Il est capable de transporter 15 tonnes de harengs (s'il les attrapait !) lorsqu'il pratique cette pêche. Tout à l'heure, il partira pêcher le maquereau à la ligne. Aussi, il embarque un sac de farine d'arachides, qui sera mélangée à du poisson haché au moulin pour amorcer.

(1) La capacité d'un bateau (déclarée aux bureaux d'inscription et de douane) s'évalue en tonneaux. Un tonneau : 1,440 m³.

(2) C'est-à-dire s'enfonçant dans l'eau de 5 pieds (1 pied : 0,324 m). Effectuez les deux calculs.

Un bateau de la
taille de la Jeanne
d'Arc. Quel est son
nom ?



Le nombre de bateaux de la flotille du Tréport diminue d'année en année. Tu verras pourquoi aux pages suivantes.

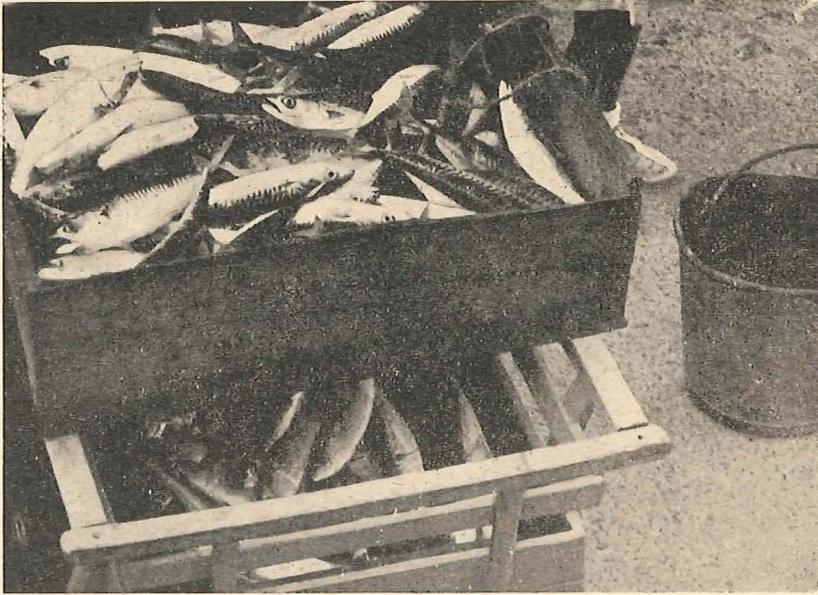
Ils sont une quarantaine actuellement, de la taille de la *Jeanne d'Arc* ou plus petits (de 3 à 15 tonneaux), avec des équipages variant de deux à cinq hommes.

Ces bateaux pêchent au chalut ⁽¹⁾, au filet ou à la ligne, les crevettes et tous les poissons rencontrés près de la côte : raies, carrelets, plies, soles, rougets, mullets, congres, etc.

Les plus gros vont un peu plus loin dans la Manche, où ils pêchent : en mai-juin, le turbot ; de mai à novembre, la sole et le maquereau ; de novembre à janvier, le hareng.

La fin de l'hiver est une morte-saison. Lorsque le temps le permet, ceux qui sortent alors ne font pas toujours leurs frais, car à cette époque les prises sont peu abondantes.

(1) Tu trouveras dans une autre BT la description et l'utilisation du chalut.



Du poisson !

— Ils doivent en rapporter du poisson ! pense Pierre tout haut.

— Pas tant que tu le crois ! lui répond le père de Charles. Il y a quelques jours, je suis allé faire une marée ⁽¹⁾ avec la *Jeanne d'Arc*. Nous avons débarqué tout juste deux caissettes de maquereaux. Et le *P'tit Michou* rentrait à nos côtés avec une dizaine de kilos de crevettes et deux paniers de poissons communs (donc de faible valeur marchande).

Et les pêcheurs sont exploités par ceux qui n'ont que la peine d'acheter et de revendre quelques instants après, sans même toucher au poisson. Pour tenter de se défendre contre les mareyeurs ⁽²⁾, les pêcheurs ont créé une coopérative qui transporte leur poisson à Dieppe, où il est vendu à la criée ⁽³⁾. Mais ce sont les gros arrivages de Boulogne qui font les cours (qui établissent les prix), car ceux qui offrent une grande quantité peuvent consentir un rabais (une diminution).

(1) Faire une marée : partir pêcher à marée haute pour rentrer à la marée haute suivante.

(2) Le mareyeur, c'est le commerçant en gros des produits de la mer : poissons, coquillages, crustacés.

(3) Vente à la criée : vente en gros, au plus offrant, en criant les prix proposés, les enchères.



De maigres salaires

Le père de Charles, qui cause souvent avec les pêcheurs, dit que tous sont mécontents : patrons et matelots.

Quand le poisson est cher, c'est parce qu'il est rare partout ; quand il est abondant, les cours s'effondrent (les prix baissent beaucoup) (1). Si les mareyeurs font leurs affaires, ceux qui bravent la mer ont une vie très dure et des salaires qui ne sont pas en rapport avec les risques courus.

Charles a découpé dans une enquête du *Courrier picard* l'exemple suivant : pour une marée de 12 heures, un bateau a pêché 17 kg de crevettes, 12 kg de carrelets, 11 kg de brous (petits carrelets), 8 kg de rayots (petites raies), 2 kg de soles. Le tout a été vendu 4.200 fr. Les dépenses se sont élevées à 22 l de gas-oil, 3 l d'huile, 2 kg de carbure (pour le feu de position), 5 kg de charbon, 154 fr. de charges sociales=940 fr. Le reste, soit 3.260 fr., est à diviser en cinq parts : trois pour le patron (amortissement du bateau, réparations et achat du matériel, des filets) et une pour chacun des deux matelots. Ce qui donne 652 fr. la part (sans la boisson et la nourriture). Et ce fut une bonne pêche...

(1) Et on les prévient qu'on n'achètera pas pendant plusieurs jours (inutile donc de sortir !).



La Jeanne d'Arc du Tréport ne peut lutter avec ce chalutier boulonnais. Le petit bateau de 12 tonneaux est battu par ce monstre qui vaut 250 millions. Les parts de pêche et les salaires ne peuvent être les mêmes.

D'autres BT te montreront que le thonier gagne bien sa vie, qu'un pêcheur de langoustes s'est fait un million dans son année, que des pêcheurs boulonnais gagnent jusqu'à 300.000 fr. par mois.

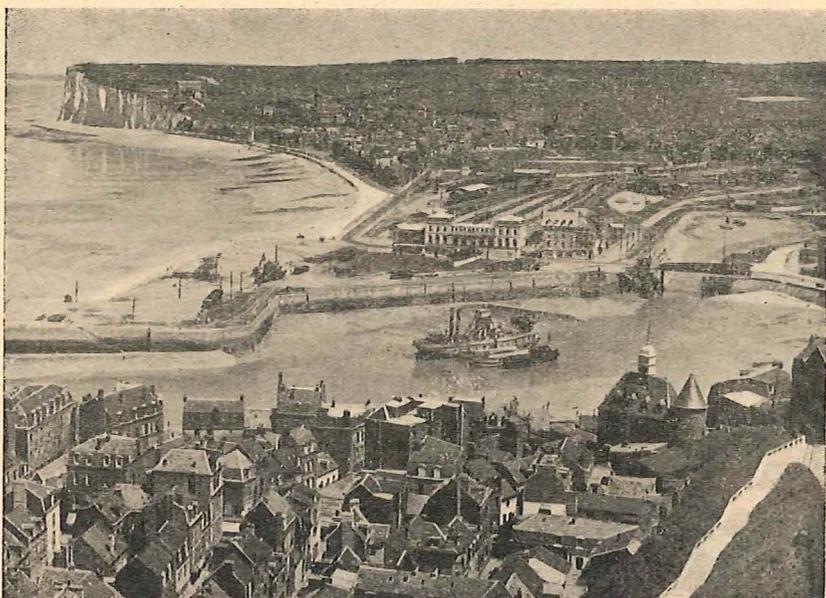
Tu seras aussi étonné que petit Pierre de constater des différences aussi considérables de conditions.

Et pourtant, il est facile de le comprendre. Le pêcheur du Tréport (comme de nombreux collègues de petits ports) travaille encore comme ses devanciers d'il y a cinquante ans. Il n'est pas spécialisé. Il n'a pas l'outillage moderne qui permet de découvrir le lieu de pêche le plus favorable et de rapporter des tonnes de poissons. Les parcours qu'il chalute près de sa côte sont dévastés par ses gros confrères (1). Le mauvais temps oblige son frêle bateau à rester au port (2), etc.

L'artisan pêcheur du Tréport ne peut lutter contre le chalutier industriel de Boulogne. C'est pourquoi la flottille diminue, c'est pourquoi il faut être très courageux pour continuer à exercer ici le métier de pêcheur. Seuls les fils de marins consentent à demeurer des laboureurs de la mer.

(1) Qui détruisent le frai (la ponte).

(2) En moyenne 150 sorties par an.



Location « aux bains de mer »

Tout en devisant, les deux familles ont pris la rue montante que tu vois sur la photo de la page 5 et qui s'élève derrière l'église. Les parents de Charles ont loué au second, chez un boucher (1).

— C'est aussi petit qu'à Paris ! remarque Pierre.

— Et c'est bigrement cher, tu sais ! 30.000 fr. pour le mois ! répond la mère de Charles.

— Oui, mais regardez par la fenêtre ! s'exclame ce dernier.

Et, en effet, de l'appartement la vue est encore plus étendue que celle de la photo ci-dessus (prise des Terrasses, au sommet de la falaise). A nos pieds, une partie du Tréport ; derrière le bassin, la gare ; à l'arrière-plan, Mers-les-Bains, sa plage et sa falaise.

Evidemment, le logement est petit, et le soir on ouvre le lit-cage de Charles dans la cuisine. Mais comme il est dehors tout le jour...

(1) Ici, comme dans toutes les stations balnéaires de la région, la plupart des habitants se logent à l'étroit, durant les mois d'été, dans le sous-sol ou dans une pièce, et louent le reste de leur maison par appartements meublés, afin de gagner quelque argent.



La cueillette des moules

Sur la plage

— Si vous alliez faire un tour, les hommes, pendant que nous préparons le repas ? (Cela dégagera la cuisine, pense la mère.)

Les pères et les enfants sont à nouveau sur le quai, où l'animation grandit.

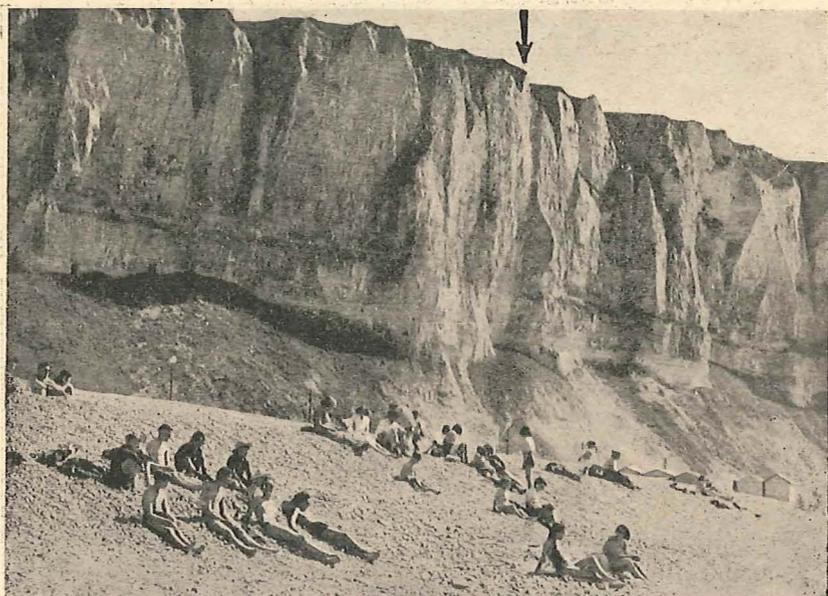
Les portes de la poissonnerie sont grandes ouvertes. Quel brouhaha ! Des crevettes ! Des moules ! Des hénons ! (1) Du poisson frais ! (Retour de Dieppe, voir page 8.)

Tandis que les papas empruntent la digue-promenade, les deux enfants courent sur les galets. Pierre avait retiré ses « bains de mer », mais il les a bien vite remis, ses pieds nus refusant d'aller plus loin !

Des crabes se glissent de travers, des crevettes minuscules filent dans l'eau tiède. Des silex cassés dressent leurs arêtes coupantes. Des coquillages sont incrustés (2) dans les blocs de craie arrachés à la falaise. Les algues glissantes tapissent des étendues de pierres. Des grandes personnes cueillent des moules.

(1) Hénon ou coque commune : v. « Que trouve-t-on au bord de la mer », de Kosch, page 48.

(2) Ils sont collés et même pénètrent dans la craie.
Relis les BT 202-203.



*Les petits trous réguliers que tu vois à la limite de la falaise et du talus sont au débouché de galeries du « mur de l'Atlantique ».
Le banc de galets du premier plan est à moitié recouvert à marée haute.*

Des falaises magnifiques

Le Tréport et Mers n'ont pas de belles plages de sable fin (comme Berck-Plage et Paris-Plage) mais ils ont leurs falaises.

L'ancien funiculaire du Tréport étant détruit, il faut emprunter un escalier en ciment de près de 400 marches ⁽¹⁾ que tu vois sur la photo p. 11, pour atteindre les Terrasses, d'où la vue est superbe.

Charles montre à Pierre la traînée plus blanche que tu vois ci-dessus sous la flèche. Le 25 janvier 1951, en fin d'après-midi, un coup de tonnerre éclata, suivi d'un grondement... 10.000 m³ de craie ⁽²⁾ venaient de se détacher en bloc du sommet, de glisser, et recouvraient l'extrémité de la digue-promenade toute neuve. Un homme s'en dégageait, entraîné depuis le haut, sans blessures graves !

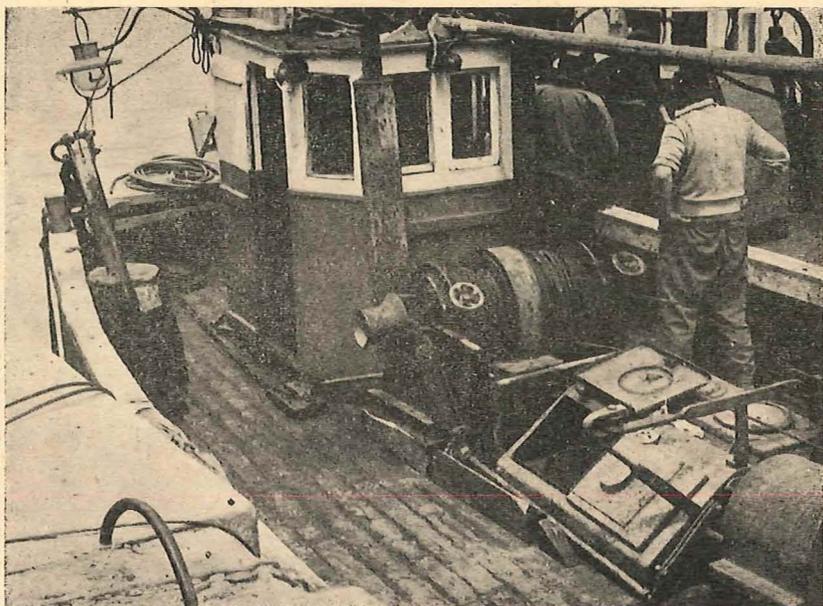
Ci-dessus, la mer n'atteint plus la falaise, qui devient une falaise morte ⁽³⁾. Mais plus à droite, la marée haute bat le pied de la falaise vive (plan page 2).

Calcule :

(1) La hauteur de la falaise.

(2) Combien il a fallu remplir de camions pour déblayer cette masse.

(3) Relis la BT 89 où tu trouveras pourquoi et comment recule la falaise.



Sur le pont étroit : la cabine de pilotage, le treuil du chalut, le logement du moteur.
Comparez avec la photo de la page 10.

Promeneurs et travailleurs

Le repas terminé, toute la famille descend vers le port et la plage. L'animation est extraordinaire : bicyclettes, autos, cars encombrant la chaussée et les parcs (1).

Dans le bassin, où l'eau est haute à présent, les bateaux se balancent mollement. Les équipages se préparent, indifférents à ce tumulte des promeneurs et des estivants (2).

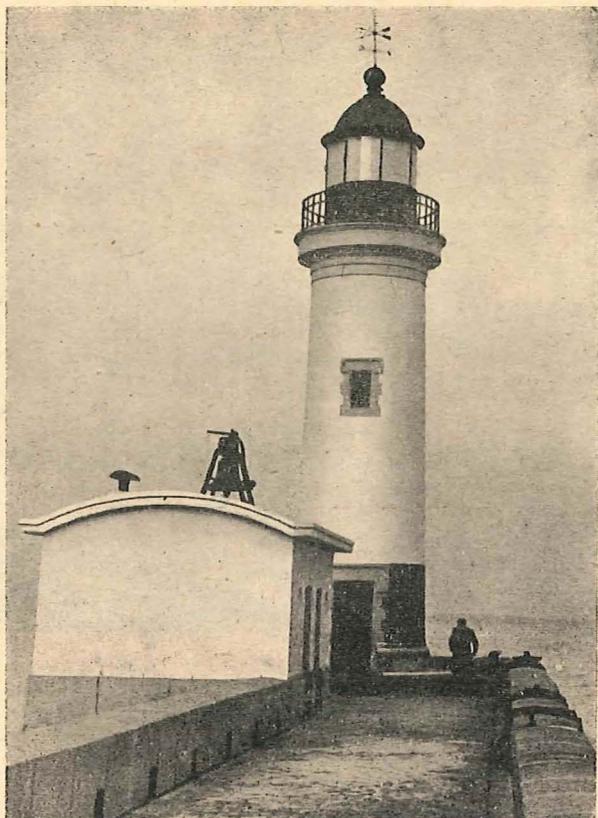
Un à un, les moteurs pétaradent, les amarres sont larguées (les câbles de retenue sont enlevés), les bateaux glissent vers l'entrée, s'avancent dans le chenal, doublent (dépassent) le phare... On croirait une couvée de canards à la queue-leu-leu, allant en se dandinant à la mare... aux harengs.

— Bonne pêche !

Un de leurs frères préfère donner le baptême de la mer à des familles entières ou à des groupes apeurés et rieurs. (Il n'y a pas au Tréport de bateaux spéciaux pour la promenade.)

(1) On compte jusqu'à 50.000 personnes au Tréport certains beaux dimanches d'été, pour 5.000 tréportais.

(2) Estivants : de été ; ceux qui viennent passer une partie de l'été au bord de la mer. On dit aussi des baigneurs.



Le phare ⁽¹⁾

Derrière la poissonnerie commence la massive jetée en pierre de 4 mètres d'épaisseur, à l'extrémité de laquelle se dresse le phare.

Le phare, c'est une tour blanche de 13,5 m de hauteur. Une porte massive et un escalier en colimaçon conduisent à la lanterne. (On ne visite pas.)

La lanterne, c'est l'œil et l'indicatif du port. En dix secondes, le marin en mer voit : lumière pendant 0,76 seconde ; obscurité, 2,12 s ; lumière, 0,76 s ; obscurité, 6,36 s. Chaque phare, chaque port a un indicatif différent (des signaux différents).

La portée de ce phare, signalant l'entrée du port, est de 14 milles ⁽²⁾ par temps clair.

(1) Relis la BT 151 : « Les phares ».

(2) 1 mille marin : 1852 m (calcule la portée — distance à laquelle on le voit — de ce phare).



*La massive jetée ouest.
La marée... et l'orage montent.*

Sécurité

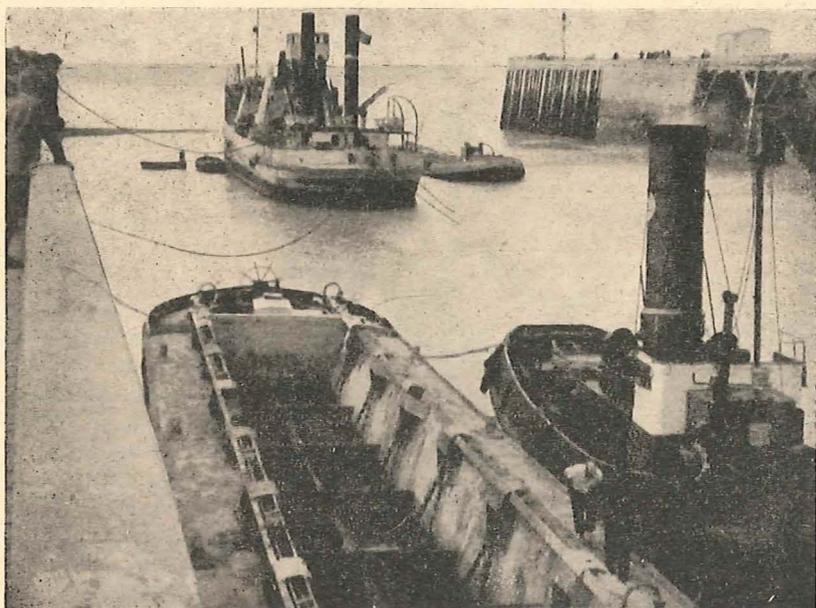
Pierre est très curieux, et il interroge :

— Qu'y a-t-il dans cette petite construction en ciment ? A quoi sert la cloche ?

Le père de Charles explique :

— Par temps de brume, la portée du phare diminue beaucoup et se trouve insuffisante. On fait alors marcher la sirène et, en cas de panne de cette dernière, c'est la cloche qui la remplace : deux coups brefs suivis d'un long silence (comme les coups de lumière du phare). Phare, sirène et cloche marchent électriquement et des batteries d'accumulateurs sont mises automatiquement en service en cas de coupure du secteur (du courant électrique).

Comme tu le vois, tout est prévu pour que l'entrée du port soit signalée par n'importe quel temps, sans interruption.



La drague au travail. Au premier plan, le chaland à boue et son remorqueur.

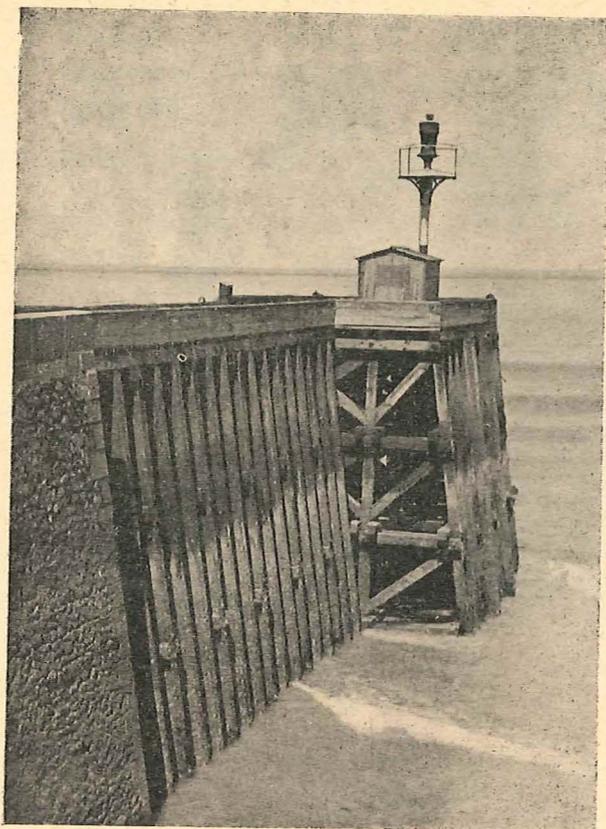
Dans le chenal

Les deux enfants sont penchés sur le parapet, vers le chenal où passent les bateaux pour entrer et sortir, entre les deux jetées.

A marée basse, on peut faire à pied le tour du phare, mais à présent, la marée haute bat les jetées et pénètre dans l'intérieur du port.

La semaine dernière, Charles a vu en action la drague (1) qui nettoyait le chenal et le port. Ses godets remontaient et déversaient les boues et les galets dans des chalands que des remorqueurs conduisent au large. Vois ci-dessus : un système de chaînes (analogue à celui des bennes des grues) permet aux panneaux qui constituent le fond du chaland de s'ouvrir pour laisser tomber le chargement en mer.

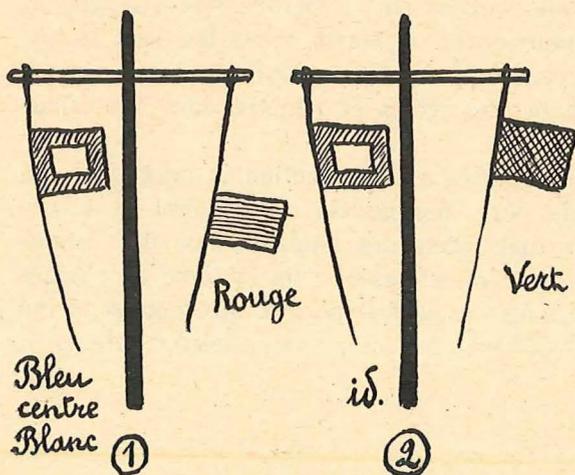
(1) Tu la vois au repos dans le bassin sur la photo de la page 11. Revois également la BT 155, page 6.



Sur la jetée Est

De l'autre côté du chenal, à l'extrémité de la jetée Est, en bois et à claire-voie, un feu rouge fixe. Le pilote du bateau arrivant du large sait que la passe se trouve entre les deux feux : le rouge à bâbord (à gauche) et le blanc à tribord (à droite).

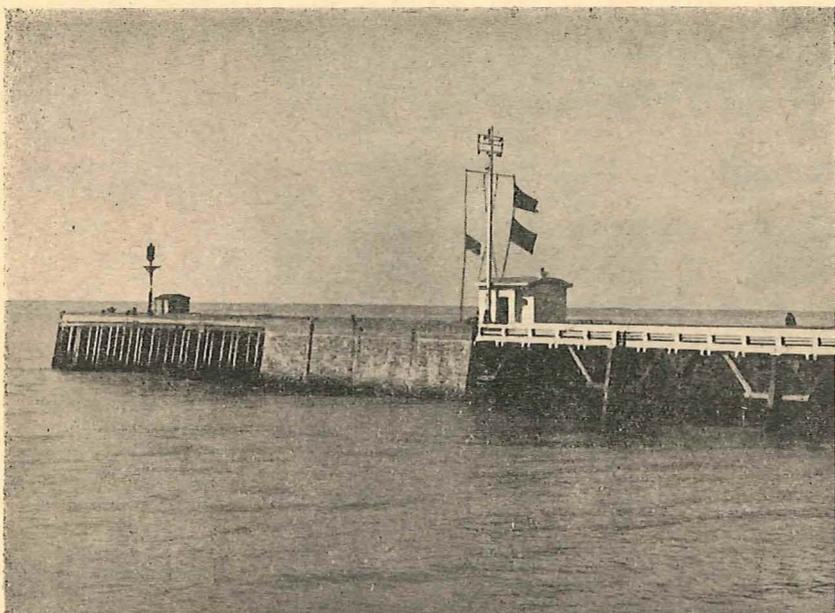
En arrière, sur la jetée également (photo p. 19), tu vois le mât de pavillons qui commande l'entrée et la sortie du port et du bassin à flot, par le jeu de ses pavillons le jour, de ses lampes colorées la nuit, selon un tableau (un code) connu des marins.



Ci-contre, le pavillon bleu et blanc indique que les portes d'écluse sont ouvertes (marée haute).

En 1 : le rouge interdit l'entrée, parce qu'un navire va sortir du bassin.

En 2 : le vert permet l'entrée.



Troisième exemple : la drague travaillait dans le port.
 A droite, pavillons rouge et vert interdisant la sortie et l'entrée.
 A gauche, pavillon jaune, cercle noir au centre : autorisation de circuler
 pour les petits bateaux.

Un cargo !

Depuis une heure, un navire stationnait au large.

— Ce doit être le *Brockley Combe*, il est annoncé pour cette marée sur le tableau du bureau du port ⁽¹⁾, dit le père de Charles.

Dès que les pavillons ont été hissés (lesquels ?), il a donné un coup de sirène et il s'est mis en marche.

Le voici, c'est bien le navire annoncé.

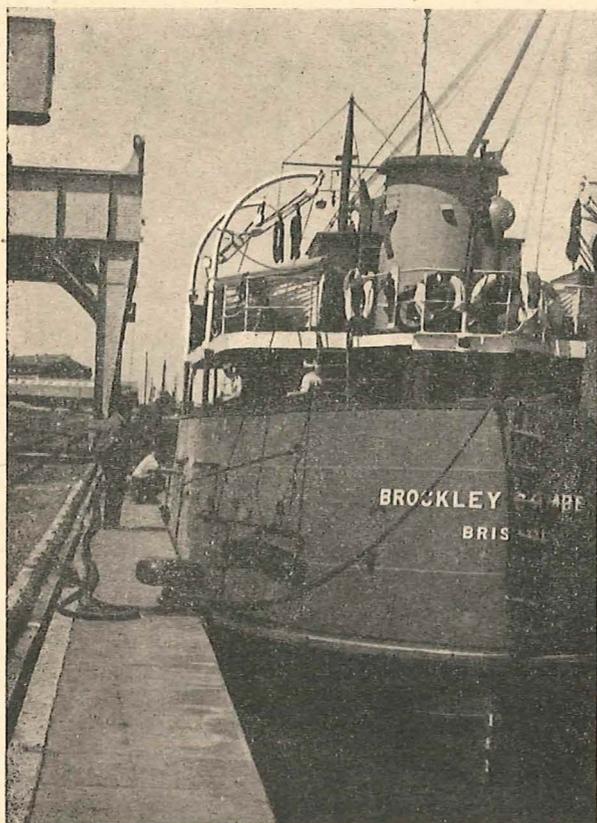
— Suivons-le ! propose Pierre vivement intéressé (plan p. 2).

Le cargo traverse le bassin de marée, oblique vers la gauche. Le pont tournant lui livre passage. Il s'engage un peu plus loin dans le bassin à flot dont les portes vont se refermer pour maintenir l'eau au même niveau, jusqu'à la prochaine marée ⁽²⁾. Rapidement, il s'amarré à quai, du côté opposé aux docks (magasins entrepôts) ⁽³⁾.

(1) Le capitaine de port est avisé des arrivées par télégramme.

(2) Voir pages 20-21 : les bateaux flottent, tandis que ceux du bassin de marée sont échoués : pages 4 et 5.

(3) Dans les grands ports, l'accostage des paquebots et des gros cargos est beaucoup plus long et les manœuvres délicates.



*Le cargo vu par
la poupe (arrière)*

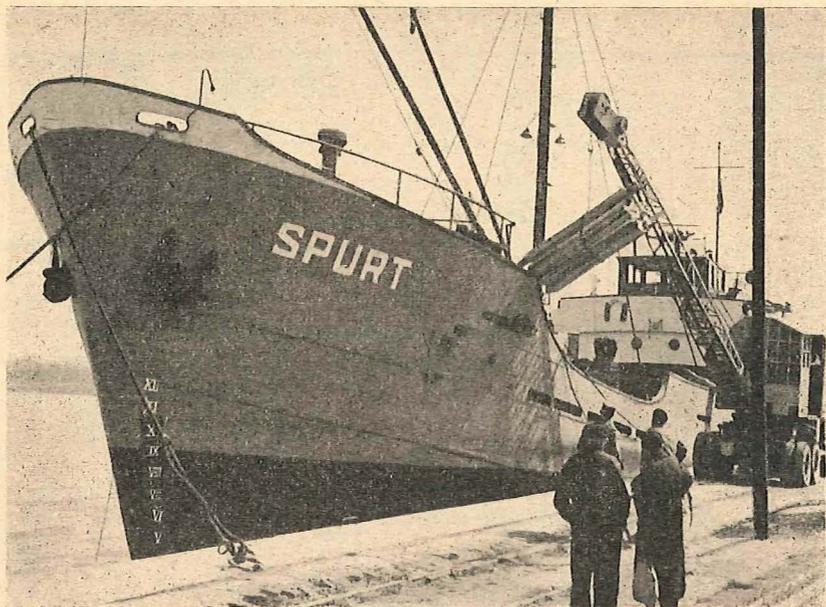
Le *Mirockley Combe* est un navire à moteur anglais ayant son port d'attache à Bristol (1).

Il est venue de Swansea en deux jours, avec 935 tonnes de charbon. Dès son amarrage à quai, en présence des douaniers, les panneaux des cales ont été enlevés et deux grues ont commencé immédiatement à puiser le combustible. Jour et nuit, elles vont fonctionner, car les navires n'ont pas de temps à perdre, et demain le *Brockley Combe* lèvera l'ancre à la marée de 16 heures, se rendant sur lest (2) à Belfast (trajet sur la carte p. 22).

Le patron du navire est heureux de raconter aux deux enfants que son cher bateau a participé au débarquement de Normandie, en juin 1944. Et l'un des douaniers répond aimablement aux questions de Pierre qui voudrait savoir s'il vient beaucoup de cargos, ce qu'ils apportent, ce qu'ils emportent.

(1) Cherche les noms sur une carte de l'Angleterre et de l'Irlande (Eire) et page 22.

(2) Sur lest : sans chargement utile.



La proue (avant) du Spurt, chargeant du bois

Un tout petit port

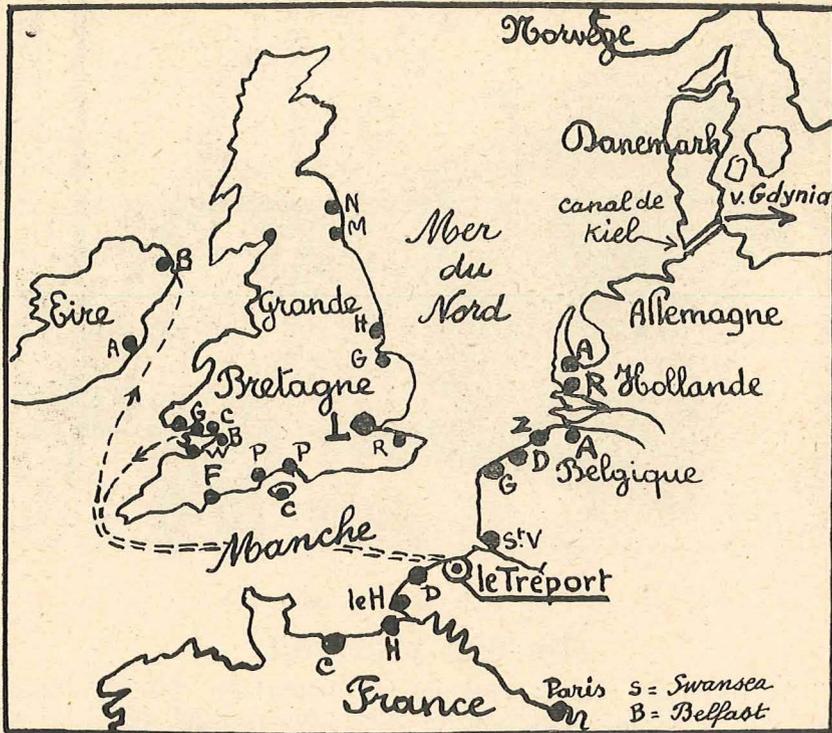
Le trafic du Tréport n'est pas très important : 64.000 tonnes en 1950 (1) et les marchandises échangées ne sont pas très variées (1). Il entre surtout du charbon anglais et polonais : 41.000 tonnes, utilisé pour le chauffage et par quelques usines des environs. Il sort des galets, 11.000 tonnes, ramassés sur la côte et à destination d'usines anglaises de céramique, et du bois, 10.200 tonnes, provenant de la proche forêt d'Eu, sous forme de planches allant en Angleterre.

Comme tu le vois, le tonnage des entrées est le double de celui des sorties.

— Un tout petit port, conclut le douanier ; qui restera petit parce qu'il n'y a pas de centre industriel dans le voisinage et pas de voie navigable vers l'intérieur ; parce que de puissants concurrents (cherche-les sur une carte des ports), mieux placés, mieux outillés, l'ont devancé, etc.

(1) Rien de comparable, comme tu le vois, avec un grand port comme Le Havre (BT 155), 9.906.000 t. (150 fois plus important).





==== Un voyage du Brokley Combe

Un port de cabotage

Un jour de pluie, Charles a relevé au bureau du port les provenances et les destinations des cargos, et il a dessiné la carte ci-dessus.

Si l'on excepte Gdynia (Pologne), tu vois que tous les autres ports en relation avec le Tréport ne sont pas très éloignés et que les caboteurs ne font pas de longues traversées.

Charles a noté également que, sur les 137 navires ayant accosté au Tréport en 1950, deux seulement étaient français, les autres étant anglais, danois, suédois, norvégiens et surtout hollandais.

Tous ces navires hollandais sont à moteur, ceux des pays nordiques à vapeur, et les anglais soit à moteur soit à vapeur.



Sur la digue-promenade de Mers-les-Bains

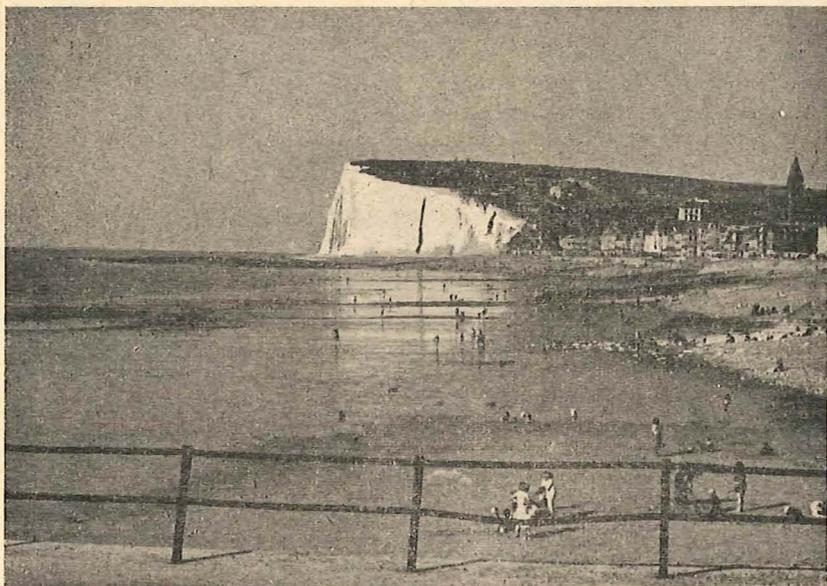
Une journée de fête

Près de la gare, nos jeunes amis retrouvent les femmes, et les deux familles vont faire un tour à Mers-les-Bains. Ici aussi, c'est la grande foule, et comme la mer est remontée, il y a affluence sur un étroit espace.

Les beaux dimanches d'été, c'est une véritable invasion. Tout l'arrière-pays descend à la mer en automobile, en moto, en vélo, des cars viennent de très loin, des trains de plaisir arrivent de Paris, d'Amiens, de Saint-Quentin. On va de Mers au Tréport, on se baigne sur l'une ou l'autre plage, on se promène sur les belles digues, sur les jetées et les quais, on suit les allées et venues des bateaux de pêche, on s'attarde aux boutiques de souvenirs, on monte l'escalier des falaises... Le midi, on trouve partout des plats de poisson, de belles crevettes roses, des moules et frites, on peut déguster des huîtres fraîches. Une ou plusieurs « musiques », invitées au festival permanent (1), déversent des flots éclatants et entraînants. L'annuel baptême de la mer est le jour le plus animé de toute la saison balnéaire.

Chaque dimanche d'été, au Tréport et à Mers, est un jour de fête.

(1) Un festival, c'est une grande fête musicale. Sur toutes les plages picardes, cette fête dure trois mois (et permanente puisque chaque dimanche jouent de nouveaux musiciens.

*Dernière vision*

Une journée de souvenirs

Une bonne journée est toujours trop courte. Pierre et Charles ont tout juste eu le temps de se baigner sur la plage de Mers, leurs parents voulant écouter le concert de l'harmonie de Vendin-le-Vieil (mines du Pas-de-Calais).

Une légère collation dans une pâtisserie, quelques cartes postales envoyées à des amis, à des camarades... et nous voici de nouveau sur la digue, près de la gare.

— Tu reviendras, dit doucement Charles, tandis que Pierre jette un dernier coup d'œil sur la mer qui redescend.

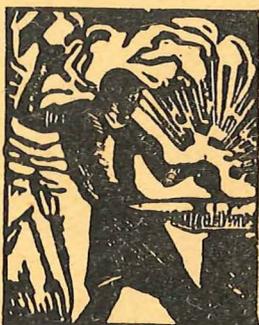
— Comme ils ont de la chance, ceux qui restent ! murmure Pierre, avec un grand soupir.

Mais peut-être que l'an prochain Pierre restera une quinzaine avec son cousin (les parents en ont causé). Ce sera une grande quinzaine !

Et d'ici là, que de récits en perspective ! Une journée au bord de la mer dont le petit Parisien parlera souvent avec ses camarades, avec ses parents...

Dans la même collection :

1. Chariots et carrosses.
2. Diligences et malles-postes.
3. Derniers progrès.
4. Dans les Alpes.
5. Le village Kabyle.
6. Les anciennes mesures.
7. Les premiers chemins de fer en France.
8. A. Bergès et la houille blanche.
9. Les dunes de Gascogne.
10. La forêt.
11. La forêt landaise.
12. Le liège.
13. La chaux.
14. Vendanges en Languedoc.
15. La banane.
16. Histoire du papier.
17. Histoire du théâtre.
18. Les mines d'anthracite.
19. Histoire de l'urbanisme.
20. Histoire du costume populaire.
21. La pierre de Tavel.
22. Histoire de l'écriture.
23. Histoire du livre.
24. Histoire du pain.
25. Les fortifications.
26. Les abeilles.
27. Histoire de la navigation.
28. Histoire de l'aviation.
29. Les débuts de l'auto.
30. Le sel.
31. L'or.
32. La Hollande.
33. Le Zuyderzée.
34. Histoire de l'habitation.
35. Histoire de l'éclairage.
36. Histoire de l'automobile.
37. Les véhicules à moteur.
38. Ce que nous voyons au microscope.
39. Histoire de l'école.
40. Histoire du chauffage.
41. Histoire des coutumes funéraires.
42. Histoire des Postes.
43. Armoiries, emblèmes et médailles.
44. Histoire de la route.
45. Histoire des châteaux forts.
46. L'ostréiculture.
47. Histoire du chemin de fer.
48. Temples et églises.
49. Le temps.
50. La houille blanche.
51. La tourbe.
52. Jeux d'enfants.
53. Le Souf Constantinois.
54. Le bois Protat.
55. La préhistoire (I).
56. A l'aube de l'histoire.
57. Une usine métallurgique en Lorraine.
58. Histoire des maîtres d'école.
59. La vie urbaine au moyen âge.
60. Histoire des cordonniers.
61. L'île d'Ouessant.
62. La taupe.
63. Histoire des boulangers.
64. L'histoire des armes de jet.
65. Les coiffes de France.
66. Ogni, enfant esquimau.
67. La potasse.
68. Le commerce et l'industrie au moyen âge.
69. Grenoble.
70. Le palmier dattier.
71. Le parachute.
72. La Brie, terre à blé.
73. Les battages.
74. Gauthier de Chartres.
75. Le chocolat.
76. Roquefort.
77. Café.
78. Enfance bourgeoise en 1789.
79. Beloti.
80. L'ardoise.
81. Les arènes romaines.
82. La vie rurale au moyen âge.
83. Histoire des armes blanches.
84. Comment volent les avions.
85. La métallurgie.
86. Un village breton en 1895.
87. La poterie.
88. Les animaux du Zoo.
89. La côte picarde et sa plaine maritime.
90. La vie d'une commune au temps de la Révolution de 1789.
91. Bachir, enfant nomade du Sahara.
92. Histoire des bains (I).
93. Noël de France.
94. Azack.
95. En Poitou.
96. Goémons et goémoniers.
97. En Chalosse.
98. Un estuaire breton : la Rance.
99. C'est grand, la mer.
100. L'École buissonnière.
101. Les bâtisseurs 1949.
102. Explorations souterraines.
103. Dans les grottes.
104. Les arbres et les arbustes de chez nous.
105. Sur les routes du ciel.
106. En plein vol.
107. La vie du métro.
108. La bonneterie.



Le gérant : FREINET



**IMPRIMERIE « ÆGITNA »
27, RUE JEAN-JAURÈS, 27
CANNES (ALPES-MARITIMES)**