

maritime de la population réclamaient un tunnel sous le fleuve. D'après eux, la pile qu'on allait construire ne serait qu'un écueil de plus, et il y en avait déjà assez !

— Les ingénieurs sont bons, avec leur feu rouge ! On voit bien qu'ils n'ont jamais entré un brick, ou seulement un mauvais côtre à Ploumévéz, quand il vente de terre et que le jasant donne un courant de foudre. La marine crie déjà assez contre le port ! Si l'on s'amuse à mettre un danger de plus en rivière, on ne verra bientôt dans le bassin que le sabot à vapeur de Jersey, qui vient toutes les semaines charger des oeufs et des pommes de terre.

— Tout cela est bel et bon, répondaient les "terriens". Mais un tunnel coûterait des millions et nous n'aurons pas de chemin de fer.

— Petite perte ! ripostaient les autres. Nous n'avons pas besoin que les locomotives viennent nous faire concurrence. Avec la mer, nous pouvons nous passer des rails.

Les choses en étaient là. Les enquêtes et les contre-enquêtes s'étaient succédé à grand renfort de "mocs" de cidre et de coups de "penbass." La question tournait à l'aigre ; la politique commençait à l'exploiter à propos d'une élection prochaine ; il était temps d'en finir. Un beau matin, les Ploumévégiens furent informés qu'un ingénieur allait venir de Paris, spécialement chargé par le ministre d'étudier la difficulté pendante. L'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département devait l'accompagner pour lui donner tous les renseignements nécessaires.

Par une belle soirée du milieu d'octobre, une de ces soirées que l'automne de Bretagne voile à demi d'un brouillard rose, alourdi des tiédeurs du "Gulf-Stream," ces deux grands personnages cheminaient à travers la lande dans un véhicule déconvert, frêté à la plus prochaine station. Les deux petits chevaux cornouaillais à la robe bai passé, à la crinière lavée,

longue d'un pied, à la barbe de sapeur, s'en allaient au petit trot le long du chemin de terre battu, profondément creusé d'ornières. Sur le siège, un cocher en blouse, coiffé du grand chapeau noir, chantonnait à demi-voix une de ces complaintes en mineur, qui, une fois commencées, ne finissent plus. Les roues tournaient sans bruit sur le sol élastique. On entendait seulement le flausset mélancolique du gars et le bruit des chaînes de l'attelage.

L'étroite avenue était bordée de "fossés" — fossé veut dire mur de terre, en Bretagne, — hauts de deux mètres, et couronnés de châtaigniers dont les branches se rejoignaient, en voûte impénétrable au jour. Le soleil n'était pas couché depuis une heure, et, dans l'allée couverte, on ne distinguait plus les objets, sauf aux rares éclaircies des palissades derrière lesquelles se devinaient des formes confuses d'animaux au pâturage.

Le chronomètre à répétition de M. de la Humaudaye, l'ingénieur en chef, sonna six heures et les trois quarts de la septième.

— À quelle heure sommes-nous annoncés chez notre hôte ? demanda l'autre voyageur.

— Chez du Falgouët ? À six heures et demie. On est toujours trompé avec ces satanés chemins. Nous aurons un dîner froid et ce sera dommage, car ils ont une cuisinière... !

— N'aurait-il pas mieux valu coucher à Ploumévéz que de déranger... !

— Ah bien, on voit bien que vous n'êtes jamais allé au Gleisker ! C'est la maison du bon Dieu. D'ailleurs, du Falgouët est conseiller général, et, ma foi ! noblesse exige. En outre, voilà quelque quarante-cinq ans que nous nous sommes flanqué nos premières taloches au petit séminaire de Tréguier. Enfin, pour finir par où j'aurais dû commencer, je dérangerais le diable plutôt que d'affronter la cuisine du "Cheval-Blanc" de Ploumévéz et ses lits à trois étages.

En ce moment, on entendit aboyer des chiens. Cinq minutes après la voi-