

DEMANDE DE CONCESSION

CHEMIN DE FER

DE LA

JONCTION DIRECTE

DES

RAILWAYS DE L'ÉTAT A BRUXELLES

**Avec station centrale dans l'intérieur de la ville pour le service des
voyageurs, des postes et des télégraphes**

PAR

AD. LE HARDY DE BEAULIEU

INGÉNIEUR CIVIL.

BRUXELLES

IMPRIMERIE DE CH. VANDERAÛWERA

Montagne-aux-Herbes-Potagères, 25.

. 1855

A Monsieur

Le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,

Le soussigné, Ad. Le Hardy de Beaulieu, ingénieur civil, à Bruxelles, agissant tant en son nom personnel, qu'au nom des personnes qu'il représente, a l'honneur de vous demander la concession d'un chemin de fer, dit : *Jonction directe des chemins de fer de l'État, à Bruxelles*, dont l'objet est de relier, à travers la ville et par le chemin le plus court et le plus direct possible, les deux grands système de railways de l'État du Nord et du Midi, et, en même temps, de créer, dans la ville même, une vaste station centrale où seraient concentrés les services généraux des voyageurs, des postes et des télégraphes.

Il joint à la présente les plans et profils, le mémoire descriptif et justificatif, l'estimation de la dépense et des produits, ainsi qu'un cahier des charges, clauses et conditions auxquelles la concession est demandée.

Il ose espérer, Monsieur le Ministre, que, ne demandant de l'État aucun sacrifice et lui apportant au contraire des avantages longtemps

désirés, ce projet sera accueilli avec quelque faveur, et que vous voudrez bien le soumettre, sans délai, à l'examen et aux enquêtes voulus par la loi.

Le soussigné vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer, etc.

Ad. LE HARDY DE BEAULIEU.

Bruxelles, le 5 janvier 1855.

CHEMIN DE FER

DE LA

JONCTION DIRECTE

DES

RAILWAYS DE L'ÉTAT A BRUXELLES.

AVEC STATION CENTRALE DANS L'INTÉRIEUR DE LA VILLE.

DESCRIPTION GÉNÉRALE DU TRACÉ ET DES PROFILS.

Le tracé de la jonction proposée prend naissance à environ 150 mètres en dehors du *boulevard du Midi*, sur la gauche de la ligne actuelle et sur l'emplacement même du raccordement avec le railway des boulevards. Il traverse le boulevard à côté du passage actuel, et de là se dirige, par la gauche, entre le bâtiment des machines et les lignes du service des marchandises, vers la rue des *Chiens*, qu'il traverse à environ 6 mètres au-dessus du niveau du sol, entre la place *Rouppe* et le *Vieux-Marché*, au moyen d'une rampe de 0^m,00777 par mètre, à partir du point de départ. Les arcades du viaduc à travers la ville commencent à partir de la rue des *Chiens*. De ce point le tracé se dirige, à travers les blocs de maisons qui longent la Senne, au-dessus de cette rivière vers le coude de la rue des *Chats* et à travers la *Petite Ile*, où il couvre toute l'impasse de la *Porte-Haute*. De là, après avoir passé la Senne, le tracé coupe l'extrémité des bâtiments de l'impasse dite le *Coin des Teinturiers* ; il traverse ensuite de

nouveau la rivière de biais, coupe à angle droit les rues des *Teinturiers*, au *Lin* et de *Middleleer*, en traversant trois bras de la Senne, et arrive au *Marché-aux-Poulets* en face de la rue des *Bateaux*, qu'il suit parallèlement dans toute sa longueur. Il traverse ensuite presque à angle droit les rues de l'*Évêque*, *Fossés-aux-Loups*, des *Hirondelles*, *Vanderelst*, du *Cirque*, du *Pont-Neuf*, *St-Jean-Népomucène* et le *boulevard du Jardin Botanique*, où il sort de la ville à environ 40 mètres de la rive droite de la rivière. Le viaduc continue sur arcades hors de la ville sur une distance d'environ 500 mètres, afin de laisser un passage sous la voie, aux rues des *Croisades* et de *Zerézo*, etc. A partir de ce point, la pente nécessaire pour se raccorder avec la ligne du Nord ne laissant plus assez d'espace pour laisser passer les rues projetées sous le railway, les traversées seront mises au niveau des rails, au moyen de rampes de raccordement. Le tracé se confondra enfin avec la ligne du Nord à 500 mètres de la rue du *Palais de Laeken*. La pente du railway est, à partir du boulevard, de 0^m,00685. A l'exception de la rue des *Chats* où la ligne des rails ne passe qu'à 5^m,60 au-dessus du pavement actuel, partout ailleurs il passe à 7 mètres et au-delà, laissant ainsi partout une ouverture de plus de 6 mètres de hauteur pour la circulation. Les viaducs sur les rues principales et sur le lit de la rivière seront en fer forgé, de manière à laisser autant d'espace libre et de jour que possible. Ces travées seront aussi d'un aspect plus agréable et d'un plus bel effet architectural que des voûtes en maçonnerie.

La station est élevée de 7 mètres environ au-dessus du niveau actuel des rues *Marché-aux-Poulets*, de l'*Évêque* et *Fossés-aux-Loups*. Pour racheter une partie de cette différence, les deux rues nouvelles à créer en face du bâtiment de la station seraient relevées vers le milieu de la façade de ce bâtiment, de manière à ne laisser qu'une montée de 4^m,50 environ pour atteindre la plateforme de la station. La longueur des bâtiments de cette station sera d'environ 240 mètres, à peu près la longueur de l'ancienne rue de la *Loi*, sur 64 mètres de largeur.

Pour faciliter le transit considérable de voyageurs et de marchandises qui s'établira par cette jonction, nous avons établi le profil en travers et le calcul de dépense pour l'établissement de trois lignes de rails d'un bout à l'autre du raccordement, de manière à laisser en tout temps une voie libre pour le passage des trains à tra-

vers la ville. Le viaduc aura donc 13 mètres de large au niveau des rails, laissant un écartement de 2,^m50 entre les voies.

La station, dont la gare pourrait avoir jusques 42 mètres de large, non compris les bâtiments, présentera neuf voies, dont quatre pour départs et arrivées, et cinq d'évitement et de stationnement.

La gare sera couverte et les bâtiments seront combinés, d'accord avec l'administration des chemins de fer, de manière à offrir au public et au service toutes les facilités que l'expérience a pu suggérer.

Les bâtiments actuels de la station du Nord ont en tout 120 mètres de longueur, et leur extrême largeur est de 70 mètres, y compris la gare dont la largeur, y compris les trottoirs, est de 42 mètres. La façade de ces bâtiments n'est plus que de 55 mètres sur la place de *Cologne*. La surface actuelle de ces bâtiments et de la gare couverte est seulement de 7,300 mètres carrés environ, tandis que la surface couverte par les bâtiments et la gare de la station projetée, serait de 15,120 mètres, ou plus du double. Cette surface serait encore augmentée dans la pratique, car on pourrait placer au rez-de-chaussée les services de la distribution des coupons, des bagages, de l'octroi et de la douane, qui se font actuellement au même niveau que les autres services du chemin de fer.

Le service des marchandises étant réservé pour les anciennes stations, il n'y aurait pas de nécessité d'avoir des voies carrossables jusqu'au niveau des rails. Des trappes avec trueils ou autres machines à lever les poids pourraient, du reste, être ménagées aux endroits les plus convenables pour le transport des équipages et des chevaux qui accompagneraient les maîtres.

Les rampes de raccordement du viaduc, avec le niveau des lignes du Midi et du Nord, seront faites en terrassement ou avec des arches moins élevées, selon que cela présentera plus d'économie.

MÉMOIRE JUSTIFICATIF.

Les chemins de fer de l'Etat sont actuellement divisés en deux systèmes distincts et séparés savoir : le système des chemins de fer du

Nord se raccordant à ceux de l'Est et de l'Ouest à Malines, et celui des chemins de fer du Midi se bifurquant à Braine-le-Comte, vers le bassin de Mons d'une part, et de l'autre vers les bassins de la Sambre et de la Meuse.

Ces deux systèmes aboutissent à Bruxelles où, séparés par une distance de 2,000 mètres seulement, à vol d'oiseau, ils paraissent aussi éloignés et aussi étrangers l'un à l'autre que s'ils étaient séparés par une frontière ou un bras de mer.

On a longtemps cru que cette disjonction des railways belges en deux systèmes était commandée ou, tout au moins indiquée, sinon par la situation des lieux et l'intérêt de l'établissement en général, au moins par celui de la ville de Bruxelles qui voyait dans le passage et l'arrêt forcé des voyageurs et des marchandises dans la ville une source de travail et de profits pour une partie de sa population.

Mais bientôt, sous la pression des besoins et des exigences du commerce, ou dût relier les deux systèmes pour les marchandises, par un chemin de fer de service mis en activité, d'abord par des chevaux et, plus tard, sous l'influence toujours croissante des mêmes besoins, par des machines, malgré la répugnance de la population effrayée à l'idée de voir des locomotives rouler au niveau du pavé commun.

Cependant, les mêmes besoins grandissant sans cesse et de nouvelles lignes venant s'ajouter aux anciennes, on a senti le besoin de rendre permanente et plus rapide cette jonction entre les deux systèmes de chemins de fer, et de l'utiliser non plus seulement pour les grosses marchandises, mais encore pour les voyageurs.

On comprend facilement, en effet, que chaque jour le nombre des voyageurs et la quantité de marchandises croissants, ceux qui doivent passer d'une ligne à l'autre deviennent plus nombreux, et la perte de temps occasionnée, tant pour les hommes que pour les marchandises et le matériel des transports, devient de plus en plus sensible et préjudiciable. Pour le voyageur qui doit se rendre de Mons à Anvers, à Liège, en Hollande ou en Allemagne, la perte de temps peut être, par suite d'un simple retard ou d'une non-coïncidence entre les convois de plusieurs heures ou de toute une journée ; pour les marchandises, le retard est quelquefois de plusieurs jours, et, pour le matériel, dans la plupart des cas, il peut être plus long encore en comptant le retour à vide. Quant au public, voyageur, fabricant

ou marchand, il perd, outre le temps qui ne peut plus se remplacer, l'intérêt des capitaux employés dans des opérations rendues moins rapides et plus difficiles par ces retards. Il résulte de cet état de choses une tendance de plus en plus marquée de la part des voyageurs venant de France ou d'Angleterre, à se diriger directement vers Liège et l'Allemagne par Malines ou les lignes concédées de Mons à Manage, de Namur à Liège, etc., au grand détriment de l'État et de la ville de Bruxelles.

S'il fallait une meilleure preuve de l'importance que les relations directes entre les deux systèmes de railways belges acquerraient si elles étaient directes, c'est le montant des capitaux que des sociétés particulières dépensent dans ce moment même pour dériver sur des lignes privées une partie des transports qui se font ou qui pourront se faire entre les lignes du Sud et du Nord aussitôt qu'elles seront mises directement en rapport. On peut placer comme rentrant dans cette catégorie de jonctions, la ligne de Groenendael à Nivelles, qui peut relier la partie de la ligne du Midi qui se rend vers Namur à la ligne du Nord par celle du Luxembourg, ainsi que les divers projets de chemins de ceinture qui ont pour but de relier les uns la ligne de l'Ouest directement à celle du Midi, les autres de compléter cette jonction par celle plus nécessaire encore de la ligne du Nord. Les lignes de jonction dites de l'Est ont, de leur côté, pour but de relier directement la ligne de l'Est de l'État, à Louvain, à celle du Sud de l'État à Manage et Mons en empruntant le parcours de diverses concessions.

Les particuliers n'exposeraient certes pas des capitaux aussi considérables s'ils n'avaient en perspective une forte rémunération de leurs avances pour la construction de ces divers projets.

Les railways de l'État sont donc menacés de voir une grande partie de leur trafic naturel dérivé dans les nouveaux chenaux que l'on creuse de toutes parts à côté d'eux, si, par une action prompte et énergique, ils ne retiennent le courant dans leur lit en lui offrant la pente la plus directe et la plus facile.

Ceux qui suivent les progrès des chemins de fer dans les divers pays, ont dû remarquer depuis longtemps que leurs intérêts, toujours d'accord, du reste, avec les besoins du public qui s'en sert, les portaient à s'unir, à se grouper en faisceaux, afin de simplifier non-seulement l'administration mais surtout l'exploitation et coor-

donner les mouvements. Cette tendance s'est manifestée en Angleterre par les *amalgamations* ou *fusions* de lignes ; plus tard par des chemins de jonction entre les stations aux abords des grandes villes ; aujourd'hui les compagnies, poussées par la pression des besoins du public, font des dépenses énormes pour pousser leurs stations au cœur même de ces villes. Des compagnies qui n'ont entre elles aucune relation autre que celle de leur intérêt bien entendu, s'unissent pour construire au cœur de Liverpool, de Manchester, de Birmingham, de Londres même, des stations centrales, qui offrent aux voyageurs toutes les facilités que comporte la science moderne.

Aux États-Unis, la tendance est encore plus prononcée ; non-seulement les stations pour voyageurs ont été dès l'origine placées au centre même des villes, mais aujourd'hui, il y a peu de rue importante qui n'ait son railway et qui ne soit desservie par une ligne d'omnibus sur ces rails, correspondant avec toutes les stations ou avec les embarcadères des bateaux à vapeur. Il serait donc anormal, en quelque sorte, que l'État, qui représente bien plus l'intérêt général que des compagnies privées, fasse moins pour le public que celles-ci, et recule devant quelques obstacles de peu d'importance, lorsque des particuliers en ont vaincu de bien plus sérieux. D'autant plus, qu'en réunissant l'administration et le mouvement de ses chemins de fer à Bruxelles dans une station centrale, le gouvernement réalise pour lui-même des améliorations qu'il sera impossible d'atteindre par aucun autre moyen. Dans quelques mois d'ici, les lignes directes vers Gand et les Flandres, celles vers Namur et le Luxembourg, et, bientôt aussi celle vers Louvain, seront ouvertes à la circulation et devront emprunter les stations de l'État déjà trop petites aujourd'hui. Croit-on qu'il soit possible alors de résister à la nécessité d'une station centrale (1) ?

(1) Je n'ai pas beaucoup insisté, dans ce mémoire sur les avantages matériels que produirait pour le système général des railways belges une jonction directe, quelque élevée que puisse paraître la dépense, parce qu'outre que c'eût été allonger considérablement ce document, je n'eusse fait, comme arguments, que répéter ceux qui se présenteraient naturellement à l'esprit de tout le monde, si, au lieu de la ville de Bruxelles, il ne se trouvait entre les deux stations du nord et du midi qu'une montagne, une vallée ou simplement une prairie. On se moquerait, dans ce cas, de l'ingénieur qui proposerait de faire la jonction par un détour de huit kilomètres, sur deux ou trois que demanderait la ligne directe.

Toute la question se résume donc en une question de dépense et de produit.

A cet égard, les meilleurs arguments sont des faits et des exemples.

A Londres, la plupart des compagnies des chemins de fer, qui rayonnent autour de cette ville, dépensent des sommes qui s'élèvent jusqu'à deux millions sterling pour une seule com-

La nécessité d'une jonction directe entre les deux grandes branches du système des railways de l'Etat étant démontrée par les faits aussi bien que par le raisonnement et le calcul, il s'agit d'examiner quel projet offrira le plus d'avantages et le plus d'économie.

Le raccordement actuel par les *Boulevards du Midi* et de l'Ouest est non-seulement un danger permanent pour la circulation sur cette partie de la voirie de Bruxelles, mais il est insuffisant : il faudrait détruire le boulevard si l'on voulait y établir une seconde voie ; ses courbes sont si petites et si multipliées qu'on ne peut le parcourir qu'avec une vitesse très-moderée. Il coupe, d'ailleurs à niveau, l'entrée de cinq des principales portes de la ville, où la circulation est forcément arrêtée pendant plusieurs minutes au passage de chaque convoi ; de plus, il traverse le pont qui sépare les bassins intérieurs du cana de Willebroeck, entravant ainsi également la navigation de ce canal important.

Cette jonction offre donc non-seulement des difficultés, des inconvénients et des retards à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat et au public qui s'en sert, mais il est, en outre, une cause permanente de dangers, de retards et d'inconvénients divers pour le public circulant entre Bruxelles et trois de ses faubourgs.

Il suffit, croyons-nous, de mentionner ces points qui ont déjà été signalés depuis longtemps, pour qu'on puisse éliminer le raccordement actuel, le long des boulevards, des *jonctions* qui puissent être adoptées.

pagnie, afin de rapprocher leur station du centre des affaires. Un projet, déjà adopté par le Parlement, va donner à toutes les concessions sur la rive droite de la Tamise une station centrale sur la rive gauche en plein quartier de Westminster, au moyen d'un pont dispendieux sur la rivière et de mille difficultés de toute nature, puisque le chemin doit passer sous le niveau des rues d'une partie de la ville, et plus bas que le niveau des eaux à marée haute de la rivière, tandis que la ligne doit ensuite s'élever assez pour que le pont n'entrave pas la navigation à vapeur, fort active, comme on sait sur la Tamise.

Les villes de Leeds, de New-Castle-upon-Thine, de Manchester, Birmingham, Liverpool, etc., sont sillonnées en tous sens par des lignes de chemins de fer, les unes sur arcades, les autres en tunnel sous le sol des rues et des bâtisses. Il est évident que des entreprises particulières ne se seraient pas engagées dans des constructions aussi colossales, si elles n'avaient pas eu la perspective d'améliorer les résultats de leur exploitation.

A Paris, les compagnies du Nord, de Strasbourg et de Rouen-Versailles-Saint-Germain, ont dépensé des capitaux énormes pour établir leurs stations de voyageurs aussi près que possible des boulevards. Et nul doute qu'elles n'eussent poussé jusque-là sans le prix exorbitant des terrains aux abords de ces grandes voies de communication. A Lyon, on dépense également des sommes considérables pour rapprocher les stations au centre des affaires.

Le second projet qui s'est présenté à l'esprit des ingénieurs, qui se sont occupés de la question, est celui qui consiste à relier les lignes du Midi à celles du Nord par un chemin extérieur de ceinture traversant les faubourgs de Cureghem, de Ninove, de Molenbeek et de Laeken, pour rejoindre, après avoir traversé le canal de Willebroeck, sur un pont tournant, la station du Nord à la porte de Cologne (1).

Cette jonction a déjà été projetée depuis longtemps; elle fut présentée dès 1845 comme le complément d'un projet dressé par l'ingénieur soussigné, d'un chemin de *Grande jonction de l'Ouest* de Courtray à Bruxelles. Il a depuis été proposé par plusieurs ingénieurs tant de l'État que des compagnies et présenté, soit comme complément de lignes concédées, soit comme simple jonction entre les deux systèmes de railways du Midi et du Nord.

Cette jonction aurait sur la précédente l'avantage de pouvoir être parcourue à grande vitesse, et, étant construite avec des capitaux suffisants, elle pourrait traverser les routes principales sur des viaducs, qui en rendraient le parcours libre en tout temps, sans entraver la circulation des chaussées qui rayonnent vers Bruxelles. Cependant, elle offrirait encore, il ne faut pas le dissimuler, de nombreux et graves inconvénients.

D'abord, sa longueur serait, d'une station à l'autre, d'au moins huit kilomètres en n'employant que des courbes de raccordement de 500 mètres de rayon et en se tenant entre les parties agglomérées du faubourg de Flandre; elle devrait traverser le canal de Willebroeck sur un pont mobile ainsi que l'Allée-Verte, soit à niveau, en relevant cette promenade de deux mètres au moins, soit sur un viaduc qui en couperait la longueur et en détruirait la beauté. Les voyageurs du Midi pour le Nord devraient d'abord accompagner ceux destinés à Bruxelles jusques dans la station, puis retourner sur leurs pas, faire le circuit et, après avoir été prendre les voyageurs de la ville pour le Nord, retourner de nouveau sur leurs pas vers leur destination. Tout cela constituerait un retard d'au moins 30 minutes, sans compter la dépense du matériel, et l'entretien d'une ligne de huit kilomètres et des nombreux travaux d'art qu'elle nécessiterait. L'idée de faire aller directement tous les voyageurs du Midi dans la station du Nord rencontrerait trop d'opposition de la part du public pour qu'on puisse

(1) Nous avons marqué sur le plan joint au présent mémoire les tracés les plus favorables de ces *jonctions de ceinture*.

s'en occuper un instant. Le système des railways belges resterait donc divisé en deux, après l'exécution de cette jonction comme il l'était avant ; les rapports entre les deux parties seraient seulement facilités, les difficultés seraient diminuées mais non surmontées.

Nous ne parlerons que pour mémoire des projets de jonction par le Sud de la ville, au moyen d'un chemin de fer, qui relierait la ligne du Midi à celle du Luxembourg, au-delà d'Ixelles et de là se dirigerait vers Louvain par Tervueren. Cette jonction ne serait, à part les difficultés d'exécution, à proprement parler, qu'un moyen fort incomplet de débarrasser la ligne de Bruxelles à Malines des convois vers l'Allemagne et l'Est de la Belgique.

Le troisième projet, qui est celui qui fait l'objet de ce mémoire, a pour but d'opérer une jonction complète ou plutôt une véritable fusion des deux grands troncs du système des railways belges. Il consiste à relier directement, à travers la ville, par la ligne la plus courte possible, les deux lignes du Nord et du Midi, et construisant au centre de Bruxelles une station centrale pour les voyageurs et les marchandises dites de vitesse, station où se concentreraient à la fois le mouvement des voyageurs sur toutes les lignes qui convergent vers Bruxelles, ainsi que celui de la poste aux lettres et des télégraphes électriques.

La longueur réelle de cette jonction, en déduisant le parcours actuel des convois jusque dans les deux stations ne serait que de 2,050 mètres et les voyageurs des deux côtés seraient transportés à 1,000 mètres plus près du centre des affaires et des plaisirs à Bruxelles. Il y aurait donc à la fois économie de dépense de transport pour l'exploitation de l'État et de temps pour le public. Le service de la poste, qui exige maintenant un double système de transports et de transbordements d'une ligne à l'autre, serait concentré sur un seul point, et, en établissant le bureau central de la poste à la station même, on ferait l'économie d'une forte partie des frais du transport actuel en ville.

Le télégraphe, qui commence à entrer si largement dans les besoins ordinaires de la vie, serait placé au centre du mouvement général et à 1,000 mètres au moins plus près de la majorité de ceux qui l'emploient. Il offrirait à la fois une économie de personnel et de matériel, tout en servant mieux les besoins du public.

Dans les bâtiments de la station centrale, on pourrait concentrer

toute l'administration de ces trois grandes branches de l'activité nationale et obtenir par cette centralisation une action plus rapide, plus énergique et une grande économie de frais.

En principe donc, à part les difficultés d'exécution, nous ne pensons pas qu'il y ait rien à objecter contre l'idée que nous venons d'exposer en aussi peu de mots que possible. Reste donc à examiner si l'idée est exécutable matériellement et financièrement, et si, en un mot, elle est pratique.

Nous croyons qu'il ne nous sera pas difficile de démontrer que, malgré la dépense considérable que ce projet occasionnera, il offrira, sur tous les autres, économie de temps et d'argent, et avantage pour ceux qui l'exécuteront, État ou particuliers.

La principale et, pour ainsi dire, l'unique objection qu'on pourra opposer à ce projet, c'est celle de la dépense. En effet, quoique cette jonction n'ait qu'une longueur totale de 3,250 mètres, elle coûtera autant peut-être qu'une ligne ordinaire de dix lieues, car elle exigera la démolition de près de 200 maisons, petites et grandes, et de 50 à 60 parties de maisons situées dans le centre le plus populeux, sinon le plus riche et le plus élégant de la ville. Il faudra, en outre, l'élever à 7 mètres environ au-dessus du niveau du sol des rues traversées, afin de ne pas entraver la circulation publique; enfin, il faudra passer neuf fois la Senne ou ses bras, au moyen de ponts solides et dispendieux. En somme, cette ligne doit comprendre un viaduc long d'environ 1,855 mètres comprenant plusieurs passes en fer. La station centrale exigera de vastes bâtiments pour les bureaux, les salles d'attente et de service, etc., etc., et une immense gare couverte pour le mouvement des voitures.

On peut donc, à priori, sans se livrer à aucun calcul, estimer à une somme hors de proportion avec ce qui a été construit jusqu'ici de chemins de fer en Belgique, la dépense qui sera nécessitée par ce projet. Mais la question de *dépense* ne peut être une difficulté que pour autant que les *produits* ne seraient pas en rapport avec elle, car, sans cela, comment eût-on pu trouver les capitaux nécessaires pour réaliser ces vastes entreprises qui ont sillonné l'Europe et l'Amérique de chemins de fer? Il faut aussi se convaincre de l'idée que, sans une jonction convenable, non-seulement les lignes de l'État n'acquerront jamais toute la valeur dont elles sont susceptibles, mais qu'au contraire elles seront exposées à perdre beaucoup de leur va-

leur actuelle par la diminution des transports qu'occasionnera la concurrence rendue possible et à des termes avantageux, des entreprises projetées ou en cours d'exécution. Telles sont les bases qui doivent servir à mesurer les avantages que l'on peut espérer du projet que nous soumettons au gouvernement.

La dépense, calculée aussi approximativement que le comporte un projet composé de tant d'éléments variables, est estimée, pour compléter la jonction, à dix millions, et, pour la station deux millions cinq cent mille francs, en tout, douze millions et demi, dont le revenu net pour comprendre l'amortissement et les frais, doit s'élever à fr. 660,000, au moins si l'on veut trouver le capital pour l'exécution.

Les calculs doivent donc se borner, pour le présent, à examiner si le chemin de fer que nous proposons est susceptible de produire le revenu indiqué plus haut. Voici les éléments de notre calcul :

D'après le rapport sur l'exploitation des chemins de fer de l'État belge pendant l'année 1853, présenté par M. le Ministre des travaux publics aux chambres, le nombre des voyageurs, qui ont pris leurs coupons à Bruxelles pour les différentes destinations, se répartit comme suit :

Station du Nord :

Voyageurs de 1 ^{re} classe.		101,615
— 2 ^{me} dito.		158,953
— 3 ^{me} dito.		231,863
Total.		492,431

Station du Midi :

Voyageurs de 1 ^{re} classe.		52,056
— 2 ^{me} dito.		83,762
— 3 ^{me} dito.		135,947
Total.		271,765

En supposant, ce qui doit être à peu près exact, que le nombre des arrivées soit le même que celui des départs, il se serait donc fait à Bruxelles un mouvement général de voyageurs, partant et arrivant, de 1,528,392 voyageurs qui devraient contribuer pour leur part à rembourser les frais de construction de l'accordement.

Le mouvement des marchandises allant des lignes du Nord vers celles du Midi et *vice-versa* ne peut pas être déduit du rapport précité du Ministre, mais nous croyons qu'il n'est pas moindre de 120 waggons chargés par jour, en moyenne, pendant toute l'année. Aujourd'hui, ce mouvement est très-contrarié par les retards qu'éprouvent la formation des convois d'aller ou de retour dans la station à marchandises, retards qui, ajoutés à ceux de l'arrivée dans les stations du Nord ou du Sud, aux manœuvres diverses qu'ils doivent exécuter, tant pour entrer que pour sortir, et pour former les convois, ne sont pas moindres que deux jours pour chaque waggon qui transite à Bruxelles; cela fait, outre les frais de locomotion, d'intérêt d'argent et d'usure, une perte d'au moins six francs par waggon en transit à Bruxelles. Il y aurait donc encore économie et bénéfice pour l'administration des chemins de fer, si l'on faisait payer seulement l'équivalent de ce qu'ils payeraient pour les 8 kilomètres de parcours qu'ils devraient faire par le chemin de ceinture projeté. Soit 3 francs par waggon de 5,000 kil. chargé. Les waggons vides ne payeraient rien, mais tout waggon, quelque soit sa charge, payerait le même taux de trois francs, afin de simplifier le contrôle et la comptabilité. Les locomotives et leurs tenders seraient également exempts de tout péage.

Enfin, l'État payerait, pour l'usage de la station et des bureaux qui y seraient établis tant pour l'administration de l'exploitation des chemins de fer que pour celle de la poste et des télégraphes, un loyer de 5 p. % de la somme qui serait dépensée pour la construction de cette station; les concessionnaires conservant la jouissance et le revenu des locaux propres au commerce qui seraient établis au rez-de-chaussée du soubassement de la station, dans une partie des quatre façades, le long des rues à établir aux abords de ce bâtiment. Cette jouissance compenserait le prix élevé qui devra sans doute être payé pour les terrains et bâtisses dans cette localité. Les arcades vides des viaducs, qui pourraient être utilisées, seraient également louées au profit des concessionnaires.

Partant de ces bases, le produit de la concession sera, d'après des calculs que l'on trouvera ailleurs, d'environ 750,000 francs par an.

Ce qui laissera environ 90,000 francs pour payer les frais d'administration et autres, ainsi que pour couvrir les risques de toute

nature qu'entraîne nécessairement avec elle une entreprise aussi chanceuse et où tant d'éléments d'appréciation préventive sont inconnus.

Nous allons maintenant énumérer quels seraient les avantages directs et indirects que retirerait l'administration des chemins de fer de l'État de cette construction.

En premier lieu, elle économiserait les frais déjà reconnus nécessaires de l'agrandissement et du déplacement de la station du Midi ; frais que l'on peut évaluer à au moins. fr. 2,000,000

En second lieu, on éviterait la dépense de la jonction de ceinture dont le coût serait au moins de la somme de 600,000 francs par kilomètre pour la ligne complète avec ses voies d'évitement, gares et dépendances, soit fr. 5,000,000

En troisième lieu, la jonction prochaine, dans la station du Nord, des lignes de Gand et du Luxembourg y nécessitera des agrandissements qui, dans l'état actuel des lieux, coûteraient au moins. fr. 1,500,000

Soit en tout, une somme à dépenser de. fr. 8,500,000

Dont l'intérêt et l'amortissement coûteraient annuellement. fr. 467,500

Les frais d'exploitation, l'entretien, etc., des 6 kilomètres en plus qu'aurait la jonction de ceinture, coûteraient annuellement, au moins le taux moyen des autres parties du railway belge, soit 15,752 francs par kilomètre, toutes dépenses comprises, pour les six kilomètres. fr. 94,512

Les stations actuelles du Midi et du Nord pourraient être réservées au mouvement des voyageurs par certains convois mixtes et spécialement au service des marchandises ; leurs locaux appropriés à cet effet pourraient recevoir, outre l'administration des transports de ces marchandises, les bureaux des travaux publics et de l'administration qui n'ont pas un rapport direct ou suivi avec l'administration des transports généraux. La concentration des bureaux de la poste et des télégraphes

A reporter fr. 562,012

	Report fr.	562,012
dans un seul local offrirait également des économies. Je porterai tout cela ensemble pour mémoire à la somme très-minime de fr.		25,000

Enfin, l'expérience a prouvé que les facilités données aux voyageurs et aux transports exercent une influence immédiate sur leur nombre; en l'estimant seulement à 10 p. % du produit de 1853, pour les deux stations de Bruxelles, nous aurons de ce chef une somme de fr.	100,331
pour les voyageurs, les bagages et les marchandises de grande vitesse seulement. Ces économies et l'accroissement des produits donneraient donc à l'administration du chemin de fer de l'État des avantages se montant annuellement à la somme totale de francs	687,343

laquelle constituerait presque entièrement une économie, parce que les 1,000 mètres de plus que chaque train aurait à parcourir pour arriver à la station centrale seraient compensés par les mouvements en arrière et en avant que les locomotives doivent faire actuellement pour aller faire de l'eau ou tourner sur les plateformes.

Le revenu étant trouvé suffisant pour couvrir les intérêts et les dépenses, il ne nous reste plus qu'à examiner les objections que l'on pourrait faire contre le projet au point de vue des intérêts particuliers, de ceux de la ville de Bruxelles ou de ses faubourgs.

Il est probable que les particuliers, qui ont acheté des terrains et construit des habitations aux abords des deux stations du Nord et du Midi, protesteront contre le déplacement du mouvement des voyageurs, qui leur paraissait assuré définitivement. Nous croyons cependant qu'en établissant les chemins de fer, l'État ne s'est pas engagé à subordonner cet établissement d'utilité générale aux spéculations des particuliers, et que, s'il a obtenu et doit obtenir encore de la loi le pouvoir de priver certaines personnes de leurs propriétés, c'est dans un but d'intérêt public et non dans un intérêt privé. Il ne peut donc pas être question ici de *droits* de la part des propriétaires intéressés, mais simplement d'une espèce d'engagement moral et tacite sur lequel ils auraient trop compté.

Mais selon nous, le tort occasionné par le changement projeté ne serait que très-minime et même assez peu probable. Les stations du

Nord et du Midi ne seront pas détruites parce que l'on aura transporté le centre du mouvement des voyageurs dans l'intérieur de la ville, c'est dans ces stations que viendra, au lieu et place des voyageurs, se concentrer un énorme mouvement de marchandises. Et rien n'empêcherait d'ailleurs que l'on établît dans ces stations des trains *mixtes*, qui feraient, par exemple, le service des marchés et de l'approvisionnement de la ville de Bruxelles, tant à l'arrivée qu'au départ; ce serait une espèce de complément du mouvement des marchandises. L'expérience, croyons-nous, doit prouver que ce ne sont pas les voyageurs de 1^{re} et de 2^{me} classe qui font valoir les cabarets et restaurants aux abords des stations, mais les personnes qui viennent pour y faire leurs affaires, pour attendre leurs marchandises ou pour les y porter. Un service spécial pour desservir les marchés de la capitale, comme ceux organisés aux abords de Paris et de Londres, outre qu'il serait d'un grand produit pour l'administration des chemins de fer, offrirait une ample compensation aux personnes qui ont créé des établissements aux abords des stations actuelles.

Nous ne prévoyons pas quelles sont les objections que la ville de Bruxelles pourrait faire contre l'établissement d'une station centrale, au milieu des quartiers les plus commerçants de la ville et là où il se fait le plus d'affaires; à 100 mètres de la Bourse et à 350 de l'Hôtel de ville; station qui serait abordable directement au Sud par les rues *Neuve*, *Fossés-aux-Loups*, de *l'Évêque* et du *Marché-aux-Herbes*, et au Nord par celles de *Laeken*, la *Place de la Grue*, la rue de *Sainte-Catherine* et celle des *Poissonniers*, avec toutes leurs ramifications. L'établissement, sur les quatre faces de la station qui aurait 240 mètres de long sur 60 de large, de deux rues de 20 à 24 mètres de largeur y rendrait le mouvement des voitures et des piétons beaucoup plus facile qu'il ne l'est aujourd'hui, où l'on doit traverser les portes étroites et souvent boueuses de la ville. L'arrivée de tous les points de la ville se ferait par sept grandes artères, tandis que tout le mouvement de la station du Nord se fait maintenant par une seule porte, et celui de la station du Midi par des rues tortueuses et étroites, où le moindre encombrement peut occasionner de longs retards aux voyageurs. Ce n'est donc pas sous ce rapport que la ville de Bruxelles pourrait élever des objections, d'autant plus que par l'établissement d'un chemin de fer direct à travers la ville et par les voies nouvelles qui seront bientôt livrées à la cir-

culation, c'est-à-dire la ligne directe sur Gand et l'Angleterre par Alost, et celle du Luxembourg, beaucoup d'étrangers qui traversent maintenant la Belgique sans s'arrêter, parce qu'un détour sur Bruxelles leur prendrait trop de temps ou leur occasionnerait des transbordements ennuyeux de bagages, se décideraient, sans aucun doute, à s'arrêter et à visiter la capitale et peut-être ensuite à y prolonger leur séjour, s'ils y trouvaient toutes les facilités que l'expérience actuelle permet de donner à ceux qui voyagent en chemins de fer.

Mais si la ville de Bruxelles n'a pas d'intérêt direct à favoriser l'arrivée des voyageurs dans les faubourgs ou à leur faire prendre les voies les plus courtes entre la France, l'Angleterre et l'Allemagne, elle en a au contraire un très-positif à attirer dans son sein les 1,500 mille à 2 millions de voyageurs que transportent actuellement ses chemins de fer. Il est, en effet, à la connaissance de tout le monde que, depuis la décentralisation du mouvement à Bruxelles, par l'établissement à l'extérieur de la station du Nord, et surtout depuis l'inondation de 1850, le bas de la ville a souffert une dépréciation considérable. Diverses personnes l'estiment à 40,000,000 de francs ou environ 5 francs le pied, y compris les bâtisses, pour toute la partie de la ville au nord de la ligne de rues qui joignent les deux stations actuelles. Il est évident que, d'une part, l'assainissement des bords de la Senne que produira nécessairement la percée coupée à travers les impasses et les massifs malsains de cette partie de Bruxelles, et, de l'autre, le mouvement considérable de voyageurs qui rayonnera de la partie la plus centrale du bas de la ville, y rétablira la valeur ancienne de la propriété et en créera même une nouvelle beaucoup plus considérable. Je ne parle que pour mémoire de l'effet que produira dans une partie de la capitale, privée de monuments, la construction d'un palais plus grand qu'aucune autre construction en Belgique. La chance de doter une ville d'un grand monument d'architecture ne se présente pas si souvent, que l'on doive la repousser sans de bonnes et solides raisons.

Mais ce ne sont pas les seuls avantages que la ville de Bruxelles ait à retirer de la création d'une station centrale. Elle a toujours été privée d'un centre de mouvement. Tandis que Londres a le *Royal Exchange*, Paris le boulevard des Italiens, la Bourse et le Palais-Royal, Bruxelles n'a, à vrai dire, aucun centre d'où partent la vie et le mouvement.

La création d'une grande station au cœur de la ville établirait ce centre d'où rayonnerait la circulation vers toutes les extrémités. Aussi, il a été impossible jusqu'à présent d'établir à Bruxelles des lignes d'omnibus, parce qu'il n'y avait pas de point central d'attraction pour un service semblable, tandis que si tous les voyageurs devaient se rendre au même point de départ ou devaient se disperser du même point d'arrivée, chaque ligne d'omnibus verrait doubler ses chances de succès. Les faubourgs seraient donc rapprochés du point de départ et d'arrivée commun, tandis qu'aujourd'hui ceux qui n'ont pas le moyen de payer une vigilante doivent aller de pied ou rester chez eux.

Le placement de la station au centre de la ville, près du lieu où se traitent les affaires, permettrait aux habitants de Gand, de Liège, de Mons, de Charleroy et d'Anvers, de venir se rencontrer, sans perte de temps, à la Bourse de Bruxelles, d'y traiter leurs affaires, et de retourner chez eux dans la même demi-journée, chose presque impossible aujourd'hui à cause de l'excentricité des stations, et de la non-coïncidence de leur exploitation.

J'aurais mauvaise grâce d'insister davantage sur l'intérêt que la ville de Bruxelles a de faire concentrer dans son sein le mouvement qui se disperse et s'éparpille aujourd'hui dans les faubourgs ; cela me paraît si évident, si palpable, qu'il faudrait être aveugle pour ne pas le voir.

Il n'y a pas une seule classe d'habitants qui ne soit, directement ou indirectement, intéressée à cet établissement.

Les négociants, en général, seront plus près du point de départ et d'arrivée des convois ; le service de la poste et des télégraphes sera plus facile et plus rapproché de la plupart d'entre eux. Les hôteliers seront plus près des voyageurs, et ceux-ci n'auront plus l'espèce d'inquiétude qui plane sur l'étranger qui craint de se tromper de point de départ. Les Anglais, les Allemands, les Français, qui traversent la Belgique, seront ramenés vers Bruxelles, et ce ne sera plus qu'une affaire de soins, de prévenance et de confort de les y retenir. Les cafés, estaminets et restaurants de la ville seront rapprochés de la masse de consommateurs que transportent journellement les chemins de fer. L'octroi s'en ressentira par ricochet. Les habitants, en général, seront rapprochés des moyens de locomotion, tant pour leurs affaires que pour leurs plaisirs. C'est surtout pour

les petites distances que ce rapprochement aura de l'influence. Aujourd'hui, l'habitant du haut de la ville ou des faubourgs qui se rend à Vilvorde, Hal, Forest, etc., etc., passe une demi-heure à se rendre au chemin de fer qui, en cinq ou dix minutes, l'a transporté à destination. Cette perte de temps a une grande influence sur ces petites distances, tandis qu'un quart d'heure de plus n'est rien pour celui qui passe deux ou trois heures en chemin de fer.

La ville a donc l'intérêt le plus direct à faire arriver dans son sein le mouvement des chemins de fer belges; elle devrait le faire même au prix de grands sacrifices, si cela était nécessaire, et on ne lui en demande aucun, puisqu'en échange des terrains qu'elle céderait, on lui en donne d'une surface plus que double et un immense palais.

Quant à l'octroi, le service en serait certainement simplifié et amélioré par une station au centre de la ville avec des dégagements et des abords fait exprès pour cela, tant pour la facilité des voyageurs que pour celle des agents de la ville. Aujourd'hui ce service se fait à la porte de Cologne en plein air et y occasionne souvent des encombrements et des retards très-désagréables aux voyageurs et aux employés de l'octroi. A la station du Midi, il oblige les voyageurs sans bagages à passer par une porte étroite en même temps et en concurrence avec les porteurs et les personnes qui portent leurs valises. Dans la nouvelle station, le service pourrait être organisé de manière à faire descendre les bagages directement au rez-de-chaussée, en face du stationnement des voitures et des omnibus, de manière à faire toute la manutention et le transbordement à couvert et à l'abri des intempéries de l'atmosphère. Le service de l'octroi serait aussi beaucoup plus efficace que lorsqu'il se fait la nuit et en plein air à une porte de ville encombrée de passants.

Quant à la circulation dans les rues, elle resterait exactement ce qu'elle est aujourd'hui, car il n'est pas plus difficile de passer devant les piles ou les culées d'un viaduc que devant des maisons. Le passage sous les voûtes du viaduc de 1855 mètres de longueur qui constituerait la traversée de la ville proprement dite, y comprises les trois premières rues parallèles au *Boulevard d'Anvers*, du faubourg de *Cologne*, serait partout de 6 mètres au moins en hauteur, c'est-à-dire plus haut que le premier étage de la plupart des maisons. La largeur actuelle de chaque rue serait conservée ou même agrandie, lorsqu'il y aurait lieu, en doublant les arches de passage. Quant à la partie du viaduc

située dans les blocs de maisons, elle remplacerait la plupart du temps des masures et des bâtiments de derrière.

Le viaduc devrait traverser neuf fois la Senne ou ses bras ; cela indique suffisamment que la plupart des habitations qu'il remplacerait sont malsaines et parmi les plus anciennes constructions de la ville. Sur 200 habitations environ qu'il faudra démolir en tout ou en partie, il y en a tout au plus une vingtaine qui ont quelque valeur ou qui soient de construction récente ; le restant sont des masures dont les propriétaires seront sans doute heureux de se débarrasser. Pour construire la station centrale, il faudra employer le terrain occupé actuellement par la *Poissonnerie*, par la *rue des Bateaux* et par le bloc compris entre la *rue de l'Évêque* et le coude formé par la *rue Fossés-aux-Loups*. La nouvelle rue devant la façade Sud de la station centrale sera ouverte en face du temple des Augustins, que l'on verra en plein à partir du *Marché-aux-Poulets*. Ce ne sera pas là un des moindres embellissements de ce quartier de la ville (1). La Senne en face du *Marché-aux-Poissons* sera couverte et fera partie d'une place de 24 mètres de largeur sur la face nord de la station. Si l'on voulait faire quelque chose de grand et de complet, il faudrait supprimer la rangée de maisons de la rue de la Vierge-Noire qui borde la Senne, et l'on aurait ainsi une place de 45 mètres de largeur sur la façade nord ; mais c'est là une dépense qui n'est pas comprise dans le devis du plan que nous soumettons au gouvernement. Cette description succincte suffit pour indiquer l'embellissement et l'amélioration considérable que cette construction gigantesque produirait non-seulement pour ce quartier, mais pour la ville entière, intéressée à la multiplication de ses monuments. Quant à la destruction d'une foule de maisons malsaines situées dans des impasses ou des rues étroites et sombres du bas de la ville, nous ne pensons pas qu'il y ait lieu de la regretter. La nouvelle voie sera donc comme une rue large de 14 mètres, qui, traversant toute la partie basse et malsaine du bas de la ville, y servira de ventilateur, et l'assainira considérablement. Nous pensons donc que loin de s'opposer au projet, la ville y verra une amélioration considérable et qu'elle adoptera

(1) On pourrait ouvrir, vis-à-vis la façade sud de la station, une galerie couverte dans la direction du *Marché-aux-Peaux*, rue des *Frippiers* et de la *Galerie des Princes*. Par cette galerie, les voyageurs à pied pourraient être rendus à couvert, en cas de pluie, jusques dans le cœur de la ville.

sans lésiner les propositions qui font partie du projet actuellement soumis au gouvernement.

Quant aux faubourgs, nous ne voyons d'intéressés jusqu'à un certain point contre le projet, que la partie de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek qui touche à la station du Nord ; les autres parties seront sans doute un peu plus éloignées de la station, quant à leurs rapports avec le Nord, l'Est et l'Ouest, mais, elles seront d'autant plus rapprochées quant à leurs relations avec le Midi. Il y aura tout au moins compensation.

Les faubourgs de Namur, de Saint-Gilles et de Molenbeek-Saint-Jean se trouveront beaucoup plus près du chemin de fer qu'ils ne le sont aujourd'hui. La concentration du service général du chemin de fer sur un seul point permettra d'y établir des services de transport en commun (omnibus), qui auront beaucoup plus de chances de réussite qu'ils ne l'avaient lorsqu'il fallait les diviser sur deux points situés aux deux extrémités de la ville.

Nous croyons devoir terminer ici l'exposé des considérations d'intérêt général qui nous semblent devoir présider à l'adoption du système de jonction qui devra être construit entre les deux grands systèmes des railways belges.

DEVIS ESTIMATIF DES EMPRISES ET DES TRAVAUX.

Le gouvernement céderait gratuitement aux concessionnaires les terrains qui lui appartiennent sur le parcours de la ligne, notamment à la station du Midi et aux abords de la ligne du Nord.

La ville de Bruxelles céderait également gratuitement les terrains qui pourraient lui appartenir, et notamment les *Marché aux Poissons et aux Poulets*. Une indemnité à fixer d'avance et de commun accord avec les concessionnaires lui serait accordée pour la reconstruction des bâtisses qui seraient détruites sur ces terrains. Le *Marché aux Poissons* serait établi sous les arcades du viaduc près de l'emplacement actuel. En échange de ces terrains, la ville de Bruxelles recevrait deux rues nouvelles à créer le long de la nouvelle station et dont la surface sera de 4 hectare 05 ares 60 centiares y compris la partie voûtée de la Senne.

Ceci posé, le devis s'établit comme suit :

Surface du viaduc en ville à partir de la rue des Chiens, jusqu'au boulevard.	1 h. 91 a. 40 c.
Terrains de la station, non compris le sol des rues et de la Senne.	96 » 00 »
Terrains hors ville.	2 » 68 » 00 »
TOTAL.	5 h. 55 a. 40 c.

Nombre de maisons emprises, y compris les parties de maisons et dépendances.	258
--	-----

Ce que nous estimons comme suit :

A. Terrains.	2,123,000
Bâtiments	2,500,000
Indemnités accessoires.	900,000
Frais relatifs aux expropriations.	130,000
Maçonneries, fondations, pierres de taille, etc.	1,600,000
12 viaducs et ponts en fer, sur les boulevards, rues et rivière, à raison de 30,000 fr. l'un.	360,000
B. Partie hors de la ville.	
Emplacement du viaduc, 0 h. 42 a. 00 c.	252,000
Emplacement du remblai, 2 h. 26 a. 00 c.	452,000
Terrassements.	150,000
C. Terrassements et changements à la station du Midi.	150,000
D. Matériel du railway, 9,900 mètres courants de voie principale et 2,000 de voies accessoires à raison de 40 fr. le mètre courant, y compris éclisses, pose ballast et accessoires.	470,000
Dépendances de la voie, maisons de garde, barrières, plateformes, excentriques, etc., etc.	350,000
E. Station et dépendances.	2,500,000
F. Frais divers et imprévus.	563,000
Total général. . . . fr.	12,500,000

ESTIMATION DES PRODUITS.

Les calculs sont établis sur les résultats de l'exercice de 1853.

307,342 voyageurs de 1 ^{re} classe, partant et arrivant à Bruxelles, à	50 c	fr. 153,671
485,430 voyageurs de 2 ^{me} classe, partant et arrivant à Bruxelles, à	40 c	» 194,172
725,620 voyageurs de 3 ^{me} classe, partant et arrivant à Bruxelles, à	20 c	» 145,124
43,800 waggons chargés à	fr. 3	» 131,400
Location de la station : 5 % sur 2,500,000 fr.		» 125,000
Location du soubassement et des arcades. .		» 25,000
		Total fr. 774,367