

3-5
BRUXELLES.

Assainissement de la Senne

INONDATIONS.

JONCTION SOUTERRAINE ENTRE LES STATIONS
DU NORD ET DU MIDI.

Artère monumentale
à ouvrir dans le bas de la Capitale.

OPPOSITION AU TUNNEL.

Mémoire rédigé par M. ESPINOLSA, ancien officier du génie.

Prix 25 centimes.

BRUXELLES

TYPOGRAPHIE DE D. BRISMÉE,
RUE DES ALEXIENS, 13.

6 JUIN 1865.

ASSAINISSEMENT DE LA SENNE.

INONDATIONS.

Jonction souterraine entre les stations du Nord et du Midi.

ARTÈRE MONUMENTALE A OUVRIR DANS LE BAS DE LA CAPITALE.

Nous avons sous les yeux le travail récent d'un ingénieur qui s'occupe activement et depuis longtemps de la question de l'assainissement de la Senne à Bruxelles, et qui, l'année dernière, a rendu, comme chacun peut se rappeler, à la capitale l'immense service de la débarrasser à tout jamais d'un malencontreux projet inefficace en même temps qu'onéreux, que ses magistrats voulaient mettre à exécution.

Le récent travail de l'ingénieur dont nous parlons, sur l'assainissement et l'inondation à Bruxelles, démontre à la dernière évidence que les propositions du 30 mars dernier de la commission officielle des ingénieurs en chef, doivent être repoussées comme inadmissibles, et, par conséquent, être reléguées aux utopies.

Le travail dont nous parlons, qui porte la date du 1^{er} mai écoulé, est une réfutation nette, claire et catégorique, mais convenable en tous points des propositions de la commission; l'auteur, après avoir débarrassé la marchandise annoncée, et après l'avoir examinée, analysée, démontre clairement que la qualité est loin de répondre à l'étiquette du sac.

Plus tard, nous reviendrons sur cet opusculé, qui ne traite absolument que de la question de l'assainissement et des moyens à employer pour parer aux inondations dans la capitale. C'est à peine, en effet, si l'auteur effleure la question des eaux potables, dont il a été tant parlé l'année dernière, et qui, malgré son importance pour Bruxelles, semble aujourd'hui tout à fait oubliée par nos édiles.

Ce travail ne dit non plus que quelques mots, et comme pour souvenir, des questions pourtant à l'ordre du jour, d'une artère à ouvrir dans le bas Bruxelles, et du chemin de fer souterrain proposé pour relier directement entre elles les stations du Nord et du Midi, travaux étrangers à la question de l'assainissement, mais qui sont venus se greffer sur elle et la compliquer au point d'en rendre la solution sinon impossible, du moins très difficile.

Sans être bien explicite sur ce point, l'auteur du travail critique dont nous parlons, que nous avons lu et relu avec le plus grand intérêt, nous semble implicitement donner à la ville le conseil d'exécuter purement et simplement les travaux relatifs à l'assainissement et aux inondations, et de reculer à des temps meilleurs les travaux d'une artère nouvelle ainsi que les travaux de jonction directe à travers la ville des stations du Nord et du Midi.

Si telle est la pensée de l'ingénieur, nous croyons que le conseil est sage, et nous déclarons que, selon nous, il n'y a, au milieu de l'imbroglie actuel, que ce seul parti à prendre; mais nous doutons fort qu'à l'hôtel de ville on suive la voie de la prudence, dans laquelle nous nous permettons de donner à nos édiles le conseil d'entrer.

Quoi que l'on fasse, à eux seuls, les travaux d'assainissement et ceux relatifs aux inondations se monteront déjà au chiffre énorme de 11 ou 12 millions de francs. Or, si dans cette énorme dépense, la province

intervient pour 2 millions et le gouvernement pour 4 millions, il restera encore à la charge de la commune une dépense de 6 millions, qui nous semble déjà considérable, eu égard aux ressources financières dont la Capitale dispose. — On se demande où elle ira, si elle annexe à ces travaux indispensables ceux d'une artère qui doivent anéantir pour des millions d'immeubles, en même temps que ceux de la construction d'un chemin de fer souterrain avec ses dépendances.

Les travaux relatifs à l'assainissement et aux inondations répondent, cela n'est douteux pour personne, à des besoins urgents et constituent des dépenses utiles, indispensables, que nous approuvons des deux mains, et qui prennent toutes les autres questions matérielles à Bruxelles.

Qu'après l'achèvement de ces travaux urgents, réclamés depuis si longtemps et inutilement jusqu'à ce jour, l'on procède à l'élargissement des rues latérales à la Senne, qui sera voûtée et pavée dans son parcours en ville, et ce au fur et à mesure des reconstructions, qu'avec le temps et avec une partie des ressources éventuellement disponibles, on transforme les ruelles actuelles qui vont de part et d'autre à la rivière en rues carrossables, rien de mieux ; mais que, sous prétexte d'assainissement, l'on démolisse à grands frais le vieux Bruxelles pour y créer des boulevards comme si c'était en pleine campagne, et ce avec l'argent qu'il faudra bien demander aux contribuables, c'est ce que nous ne pouvons admettre et que nous repousserons dans la mesure de nos forces. Nous n'admettrions tout au plus l'exécution de travaux d'embellissement de l'espace, que pour autant qu'ils seraient entrepris par des architectes et des spéculateurs capitalistes, à leurs risques et périls, et en dehors de tout concours financier de la commune.

Que l'on fasse bien attention que si, dans une ville, de grandes et larges artères sont indispensables à la cir-

culation, de petites rues ou des ruelles latérales aboutissant à ces grandes artères ne sont pas moins utiles, indispensables à la constitution de toute agglomération de population ; nous soutenons même que ces petites rues sont de l'essence de toute agglomération de population, de quelque importance qu'elle soit, et nous pensons que l'on sera d'accord avec nous, qu'une ville qui ne serait composée que de rues de 18 à 20 mètres de largeur, avec des locations annuelles de 5, 6 et 7,000 francs, ne serait guère habitable. C'est ce qui nous fait dire qu'à côté de la rue de la Montagne de la Cour, par exemple, il est bon de maintenir les petites rues latérales, que nous considérons comme étant en quelque sorte les appendices de l'artère principale, et selon nous, c'est à tort que l'on attribue à ces ruelles une insalubrité qui, lorsqu'elle est constatée, est presque toujours le fait de la négligence et de l'incurie de ceux qui ont mission de veiller à l'état hygiénique de la localité.

Nous venons de dire les raisons pour lesquelles nous ne voulons pas d'une nouvelle grande artère dans le bas Bruxelles, qu'on la projette à 18, à 36 ou à 75 mètres de largeur, à moins, comme nous le disions tout à l'heure, qu'on ne trouve, ce que nous considérons comme impossible, des amateurs pour la faire à titre de spéculation.

Nous croyons être tout à fait dans le vrai en soutenant que la rue de Laeken ainsi que la rue Neuve forment des artères principales, et qu'elles sont bien assez larges et assez belles pour que l'on puisse s'en contenter pendant longtemps encore.

Nous dirons de plus que le travail relatif aux inondations à dériver par Molenbeek étant accompli, le voûtement et la rectification de la Senne en ville, formera nécessairement une 3^{me} artère parallèle à la rue Neuve et à la rue de Laeken, qui, pour n'être pas en ligne droite,

n'en deviendra pas moins une artère d'une grande importance, utile à la fois pour la circulation comme pour l'assainissement. — Que les rues ou ruelles latérales existant actuellement dans les quartiers qui longent la Senne, restent donc ce qu'elles sont aujourd'hui, ou que tout au moins, leur élargissement ne s'opère que lentement, et non à grands renforts d'emprunts, de dépenses qui seraient une ruine pour les finances de la commune.

Disons aussi sans détour notre avis sur le chemin de fer souterrain projeté sous le bas Bruxelles pour la jonction directe des stations du Nord et du Midi, avec station, que l'on appelle généralement station centrale, sans doute parce qu'elle serait nécessairement par la force des choses établie près du marché aux Poissons.

En vérité, les magistrats de Bruxelles, qui semblent oublier la question de l'assainissement et des inondations, voire même la question d'amener à la capitale un supplément d'eux potables, pour ne s'occuper simultanément ou séparément que du souterrain de jonction, ou d'une artère à ouvrir sur des dimensions plus ou moins grandioses, avec des dépendances de fantaisies, telles que bourses, halles dites centrales, fontaines monumentales, etc., nous semblent être dans une voie qui n'est pas sans dangers.

L'administration semble en effet dans toutes ces questions marcher à l'aventure comme un voyageur égaré, comme un navire démâté; nous voudrions lui voir plus de fixité dans ses allures pour atteindre le but qu'elle a en vue, l'assainissement. L'accueil fait à des projets impossibles, l'appui que ces projets ont pourtant rencontré, accusent dans les conseils de la commune une versatilité et une inconstance d'idées, un défaut de direction, des plus regrettables pour les intérêts de la Capitale.

Pour le même but à atteindre, ne change-t-on pas en effet à tout moment d'idées et de principes? Du projet

préconisé et abandonnée l'année dernière, ne sommes-nous pas arrivés en ce moment, toujours à propos de l'assainissement de la Senne, à discuter sur l'ouverture d'une artère plus ou moins large, à des voies souterraines, à des halles, des bourses, des fontaines monumentales, etc.? Impossible de le nier, à la question importante, à la question de l'assainissement de Bruxelles, s'est substituée la double question des souterrains et d'une grande artère avec leurs accessoires.

La Capitale avait la station intérieure des Bogards dont la façade du débarcadère pouvait être pour les voyageurs située à 600 mètres de la place de l'Hôtel de ville; c'était bien là une station à peu près centrale; nous savons tous qu'il y a quelques années, nos magistrats d'alors, qui sont encore pour la plupart nos magistrats d'aujourd'hui, ont consenti, nous ignorons pour quelles raisons, à en être dépossédés, au profit de Saint-Gilles, et de ce chef son emplacement a été reculé de 7 à 800 mètres du centre de la ville.

Eh bien, en présence de cet acte expulsif encore tout récent qui, sanctionné par nos magistrats, n'est pas encore un fait entièrement accompli, nous voyons l'autorité communale appuyer aujourd'hui la construction d'un souterrain et l'établissement d'une halte intérieure souterraine, au Marché aux Poissons, c'est à dire d'une halte intérieure qui sera située à 400 mètres de la place de l'Hôtel de ville. Pour réaliser l'idée de cette station intérieure étriquée, comparée à celle des Bogards, on dépensera des millions, et peut-être gâtera-t-on les stations du Nord et du Midi au détriment de la capitale seule, de telle façon qu'au lieu d'arriver à une amélioration de la situation actuelle, on atteindra peut-être un résultat tout opposé.

Dans cet état de choses, il serait selon nous, bien plus rationnel de chercher à réparer la faute commise du transfert très prochain de la station des Bogards, en demandant

franchement au gouvernement, alors qu'il en est temps encore, le maintien pour les voyageurs seulement de la station du Midi, au lieu où elle existe depuis tant d'années, en construisant à front de la place Rouppe un modeste débarcadère, et d'abandonner le monument de St-Gilles aux marchandises qui s'en accommoderaient parfaitement.

Nous recommandons cette idée à l'attention toute particulière de M. le ministre des travaux publics, comme de l'édilité bruxelloise ; malgré les résolutions prises, une démarche sérieusement faite, pourrait être favorablement accueillie, puisqu'elle aurait pour résultat de résoudre aux moindres frais possibles et à la satisfaction générale de la commune, la question de la station centrale. Tel est le seul et unique moyen de réparer à coup sûr et promptement la faute commise, qui, passée à l'état de fait accompli, sera l'occasion de regrets inutiles pour ceux qui y auront prêté leur appui.

Indépendamment des dépenses qu'ils occasionneront, le souterrain et la station souterraine proposés ne sauraient en aucune façon réparer cette faute communale ; il n'y a de remède possible au mal dont les effets ne seront bien appréciés que lorsque le déguerpissement de la station sera un fait accompli, qu'en construisant comme nous l'avons dit, le débarcadère pour voyageurs à front de la place Rouppe.

Examinons maintenant ce que pourra être un jour, supposant qu'on l'exécute, cette station centrale que l'on projette à Bruxelles, que les uns préconisent, que d'autres repoussent, à l'exclusion ou au profit de l'ouverture d'une grande artère ; voyons ce que sera cette station centrale.

Qui dit station centrale, veut nécessairement dire station destinée à desservir le centre, à être utile au plus grand nombre.

Mais cette station centrale ne sera et ne pourra jamais

être, quoique l'on fasse, autre chose qu'une halte souterraine destinée uniquement aux voyageurs ; car, établie au milieu de l'agglomération, sous les eaux de la Senne, on ne pourra lui donner à cause des dépenses d'expropriation, que des dimensions très restreintes ; elle n'aura donc d'utilité probable que pour les voyageurs du centre avec leur petit bagage. Cherchons à déterminer cette utilité ?

Il est bien évident que les marchandises partant d'un point quelconque de la ville, comme celles y arrivant, devront forcément utiliser l'une des stations du chemin de fer formant anneau ou ceinture à la ville, qui se trouvera bientôt complété avec le raccordement par Molenbeek-Saint-Jean.

Géométriquement parlant, et en admettant (ce qui n'est pas) que la station centrale projetée, soit au centre de figure de l'agglomération, un quart environ de la population aurait à faire un trajet plus court pour atteindre la station centrale que pour arriver à l'une quelconque des haltes du chemin de fer de contour. Mais si l'on considère que la halte centrale proposée sera située au marché aux Poissons, et que le centre de l'agglomération se trouve quelque part vers la rue Saint-Jean, et si l'on a égard aux pénétrations des stations actuelles du Nord et du Midi dans l'agglomération, on trouve que le halte centrale ne présentera de raccourcissement dans le trajet actuel que pour un huitième seulement de l'agglomération bruxelloise.

On comprend en effet que le voyageur de la place Royale, du Grand Sablon, de la rue de Louvain, de la rue de Laeken, de la rue du Midi, comme celui de la rue Haute, de la vieille Halle aux Blés, du vieux Marché aux Grains, etc., n'aille jamais s'embarquer ou débarquer à la halte centrale, attendu qu'il aura à parcourir un trajet moins long en se dirigeant vers la halte du chemin de fer de contour qui le conduira le plus vite à sa destination ; et eût-il plus court à faire usage de la halte centrale, il

n'en usera pas, certains que nous sommes, qu'au lieu de voyager souterrainement pour retrouver la lumière à sa sortie du trou noir et humide du Marché aux Poissons, l'homme d'affaires comme le touriste préféreront toujours le voyage en plein jour. C'est tout au plus si cette station centrale, et pour les raisons que nous venons de donner, conviendra aux seuls voyageurs du quartier du Marché aux Poissons.

Le même raisonnement s'adapte à un raccordement direct non voûté qui ne vaudrait pas mieux qu'un tunnel, parce que devant passer sous une série de ponts, il devrait être établi à la profondeur du tunnel, entre deux grands murs latéraux, et exposé quant aux eaux aux mêmes inconvénients; il n'y manquerait que la couverture considérée comme indispensable pour faire disparaître de la capitale les entraves et les embarras d'un fossé profond, que ce fossé s'appelle *Senne* ou *chemin de fer*.

Les inondations rejetées à Molenbeek, le lit de la Senne dans Bruxelles et sans qu'il soit besoin de recourir à des expropriations, suffit pour y placer tout système de collecteur destiné à assainir. Voilà pour l'assainissement et les inondations.

Mais si à ces travaux on veut joindre un raccordement de chemin de fer direct, qu'il soit voûté ou non voûté, dès lors une artère nouvelle, à ouvrir dans les constructions existantes, en devient la conséquence inévitable; dans ce cas, il est facile de comprendre qu'aux points de vue de l'embellissement et des dépenses d'expropriation, le passage souterrain serait encore préférable.

Ceux de nos ministres, de nos édiles, de nos députés aux Chambres et à la province, qui appuient la réalisation de telles idées, agissent avec une légèreté presque coupable. Si, pour la plupart, ils doivent être considérés comme des hommes instruits, nous dirons pourtant qu'en patro-

nant des plans excentriques et impossibles, ils sont inconséquents, manquent de mémoire et de logique.

En effet, en décrétant, ainsi que nous l'avons déjà dit, le recul de la station du Midi de 7 à 800 mètres, sous le prétexte que son emplacement actuel aux Bogards était une gêne pour l'agglomération, la demande actuelle d'une station intérieure, qui ne pourra être établie que dans des conditions déplorables et à grands frais, nous paraît un non sens, une exigence contraire aux précédents administratifs qui ont amené le déguerpissement du territoire de la capitale de la station du Midi et l'ont forcé d'aller se réfugier chez le voisin, à Saint-Gilles, qui, heureusement encore pour Bruxelles, lui a fait un accueil des plus sympathiques.

Rappelons encore, qu'il y a quinze ou vingt ans, après l'accident de l'écrasement du tunnel de Cumptich, le pays tout entier voulait arriver par tous les moyens, à la suppression des tunnels des chemins de fer de l'Etat ; la suppression de ces tunnels était réclamée à cor et à cris au nom et dans l'intérêt de la sécurité publique ; l'administration supérieure a examiné, a cherché pendant longtemps les moyens de donner satisfaction à ce vœu de l'opinion, qu'une catastrophe toute récente alors semblait légitimer parfaitement, mais elle a reculé devant la dépense, et elle a bien fait, car quoi que l'on dise, les tunnels des chemins de fer de l'Etat ne sont pas, comme le souterrain en projet à Bruxelles, des travaux de pure fantaisie ; ils sont des travaux motivés par les obstacles naturels rencontrés sur leur tracé.

Or, si nos magistrats, après avoir concouru à l'expulsion de la station intérieure établie aux Bogards, du territoire de la ville, viennent aujourd'hui réclamer à grands frais l'établissement d'une station intérieure souterraine au marché aux Poissons, c'est évidemment qu'ils ont perdu la mémoire de l'acte expulsif que nous rappelons ;

et si, de plus, ils préconisent dans le thalweg de la Senne, l'établissement d'un tunnel sans précédent dans les travaux publics, c'est encore parce qu'ils ont perdu de vue que le pays réclamait, il y a quinze ou vingt ans, la démolition de nombreux tunnels des chemins de fer de l'Etat, dont la construction est parfaitement motivée.

Ceux qui préconisent la station centrale au marché aux Poissons oublient qu'à propos de leur vote pour le nouveau Palais de Justice, ils placent, à tort il est vrai, le centre de l'agglomération bruxelloise aux Marolles.

Les partisans de l'ouverture de nouvelles artères et de l'érection de fontaines monumentales ont certainement perdu la mémoire de leur vote pour la suppression de la place du Petit Sablon, comme de la suppression des fontaines publiques existant autrefois à Bruxelles ; ils perdent aussi de vue que, dans la capitale, l'eau nécessaire à alimenter ces fontaines fait défaut.

Enfin, ceux qui appuient l'idée de halles centrales, ignorent assurément, que le marché du Parc, presque gratuitement affermé à un spéculateur actif et intelligent, peut à peine couvrir ses frais.

Jusqu'ici on avait toujours construit les ponts en travers des cours d'eau, et les tunnels pour traverser les montagnes ; si ce que l'on projette et propose tous les jours à Bruxelles vient à se réaliser, nous aurons exceptionnellement des ponts en long et des tunnels dans le thalweg de la vallée sous le niveau de l'eau de la Senne, qui, aux difficultés près, auront bien quelque analogie avec celui sous la Tamise à Londres, mais qui le dépasseront à coup sûr par leur excentricité.

Chacun viendra voir, une fois dans sa vie, et par pure curiosité, les tunnels sous la vallée de la Senne, à Bruxelles, comme on va voir celui de la Tamise, à Londres ; mais dans la pratique des voyages, on préférera toujours à une voie sombre, humide et ténébreuse, le mouve-

ment, la vie, l'air et la lumière des rues de la Capitale, ou du chemin de fer de ceinture.

On nous objectera peut-être que Londres, ayant des chemins de fer souterrains, il n'y a nul inconvénient à en construire à Bruxelles. Mais qui ne voit l'immense différence qui existe, sous tant de rapports, entre Bruxelles et Londres ?

A Londres, la partie de la ville qu'on appelle la Cité, et qui forme le cœur de l'agglomération, n'est qu'un vaste atelier où travaillent tous les jours, depuis dix heures du matin jusqu'à trois ou quatre heures de relevée, plus d'un demi million d'hommes très occupés et très affairés. En dehors de ces heures de travail, l'atelier est vide, fermé, et il n'y reste que les portiers.

On comprend combien doivent être nombreux et puissants les moyens de locomotion de toutes sortes, nécessaires pour desservir en quelques heures un pareil mouvement de va et vient dans la population fixe et flottante de la capitale du Royaume-Uni. C'est pour satisfaire à de tels besoins que les chemins de fer souterrains ont été construits, mais la disposition monticuleuse des terrains du sol de la ville, a permis de les établir à un niveau supérieur aux eaux de la Tamise.

Rien, absolument rien de pareil n'existe à Bruxelles, où jamais, jusqu'ici, malgré les essais faits, et faute de besoins réels sans doute, un petit service d'omnibus n'a pu être organisé.

Le grand argument invoqué par les promoteurs du souterrain est la nécessité de faire passer par Bruxelles les voyageurs de transit et d'alimenter ainsi le commerce de cette ville. Mais ces voyageurs, par le fait même du tunnel, ne s'arrêteront pas dans la capitale ; Bruxelles n'a donc aucun intérêt à ce souterrain. — Quant à l'État belge, tout autre raccordement lui est aussi favorable.

Il était réservé aux idées spéculatives de notre époque

de produire le projet de chemin de fer souterrain ainsi que le projet de Senne-Boulevard que nous connaissons , et à certains hommes d'en poursuivre la réalisation quant même.

Si ce que l'on nous dit est exact , la concession de ce projet serait à la veille d'être autorisée , et dans l'intérêt de sa loi des travaux publics , le ministre , malgré le ridicule qui s'attache à de telles propositions , se laisserait en quelque sorte forcer la main.

Mais la concession autorisée , la question sera de savoir si l'on trouvera à qui la donner , et en cas de preneur , à quelles conditions il consentira à exécuter le souterrain , la station et la grande artère.

Telle est la question que nous nous permettons de poser à priori à nos édiles , sur la concession dont il s'agit , dans la crainte qu'elle ne devienne bientôt un obstacle sérieux à l'exécution si impatiemment attendue des travaux d'assainissement.

En posant cette objection à l'administration communale , nous lui rappellerons cet adage si connu : *le mieux est l'ennemi du bien* , et nous la prierons de ne pas perdre de vue que la question de l'assainissement , des inondations et des eaux potables , domine toutes les autres questions à Bruxelles , et que sous prétexte de jonction et d'embellissement , il y aurait de sa part imprudence à en ajourner plus longtemps la solution.

Bruxelles, 6 juin 1865.