

NOTICE

SUR

PIERRE SIMONS.

NOTICE

SUR

PIERRE SIMONS,

INSPECTEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

PAR A. QUETELET,

MEMBRE DE LA COMMISSION DES ANNALES.



BRUXELLES,

B. J. VANDOOREN, IMPRIMEUR DES ANNALES DES TRAVAUX PUBLICS,

Rue de la Régence, n° 16.

1844.



NOTICE

SUR

PIERRE SIMONS,

INSPECTEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Pierre Simons naquit à Bruxelles, le 20 janvier 1797 ⁽¹⁾. Fils d'un célèbre carrossier de cette ville, il se passionna, dès l'enfance, pour l'étude de la mécanique et des constructions.

Lors du passage de l'empereur par Bruxelles, l'illustre Monge alla visiter les ateliers de M. Simons père, et trouva l'enfant occupé de différents travaux qui décelaient son goût et son aptitude pour la mécanique. Le bon vieillard, protecteur né, pour ainsi dire, de tous les jeunes gens qui annonçaient quelque talent, prit plaisir à causer avec notre jeune compatriote, et l'encouragea d'une manière toute paternelle; en partant, il lui laissa, comme souvenir, un exemplaire de sa géométrie descriptive. Un pareil présent imposait de grandes obligations; le jeune Simons sut les

(1) Plusieurs documents officiels cités dans cette notice, nous ont été communiqués obligeamment par M. Lengrand, médecin du régiment des guides, qui était l'ami intime et le parent de M. Simons.

comprendre. Il s'attacha à mieux mériter le livre de Monge, en tâchant de le lire avec facilité et de faire des applications des méthodes fécondes qui s'y trouvent indiquées.

La chute de l'empire, qui, bientôt après, ébranla toute l'Europe, étendit son action jusque dans le paisible domaine des sciences; le jeune Simons dut suppléer, comme il put, à des études régulières; mais il avait une ténacité et une trempe d'esprit qui lui rendirent cette tâche moins difficile. S'il parcourait moins de terrain dans le champ de la science, il savait mieux s'assurer la possession de celui qu'il avait exploré.

En 1815, s'ouvrit pour lui la carrière des travaux publics, où il devait se faire plus tard tant de titres à l'estime de ses compatriotes; il entra au service le 1^{er} octobre, en qualité d'*aide temporaire des travaux publics* (1), et, l'année suivante, il fut envoyé à La Haye sous les ordres de M. le baron de Beekman, chef de la division des routes et des mines.

Ses commencements, on le voit, furent bien modestes. Entré d'abord dans les bureaux comme surnuméraire, promu ensuite au grade d'aspirant, il en sortit, en 1817, pour prendre part aux travaux d'achèvement de la prison civile et du portique du palais de justice à Bruxelles.

En 1820, Simons put donner une plus large carrière à son activité et à ses études; il fut appelé à concourir à la formation du projet d'une nouvelle communication par eau de Mons

(1) Par arrêté du ministre du waterstaat, et attaché aux bureaux du ministère à Bruxelles, sous les ordres de M. E. de Ketelbutter, chef de la division de navigation.

Les états de service de M. Simons portent encore les indications suivantes :
Nommé, le 5 décembre 1816, au grade d'*aspirant au corps du waterstaat*, attaché par continuation aux bureaux du ministère, à Bruxelles.

Adjoint, le 5 août 1817, à l'ingénieur en chef des bâtiments civils de la circonscription de Bruxelles, M. Vifquain, et spécialement chargé par lui des travaux d'achèvement de la prison civile et du portique du palais de justice.

Adjoint par continuation, le 20 décembre 1820, au même ingénieur en chef, alors en service général, pour la formation des projets d'une nouvelle communication par eau de Mons à l'Escout, par Antoing et par la Dendre.

Idem., en 1822, pour le projet de canal de Bruxelles à Charleroy.

à l'Escaut , et , plus tard , du projet du canal de Bruxelles à Charleroy .

Le 30 septembre 1823 , il fut promu au grade d'ingénieur ordinaire de seconde classe , et attaché par continuation à M. l'ingénieur en chef Vifquain , qu'il accompagna dans son voyage en Angleterre. Cette excursion lui fut très-utile , en lui permettant d'étudier tous les grands travaux exécutés par nos voisins .

Bientôt après , il se trouva dans une position qui mit son mérite plus en évidence ; car , pour lui-même , il était fort peu soucieux de le faire valoir . Pendant les années 1824 , 25 et 26 , il fut chargé de la direction et de la surveillance de tous les travaux pour l'exécution du canal d'Antoing . La manière dont il s'acquitta de cette mission délicate , lui valut le titre d'ingénieur ordinaire de première classe (1^{er} septembre 1826) .

Simons n'avait pas encore atteint l'âge de trente ans ; cependant l'excès des fatigues qui résultaient de ses pénibles fonctions et des veilles qu'il s'imposait pour étendre ses connaissances , avaient visiblement agi sur sa santé . En dehors de ses occupations ordinaires , il était constamment enfermé au milieu de ses papiers et de ses livres . Il se trouvait entièrement étranger à la jeune génération qui s'était élevée autour de lui ; deux ou trois amis seulement auraient connu son existence , si , par sa position , il n'avait été forcé de sortir de son cabinet de travail .

Pendant les années qui suivirent sa nomination d'ingénieur ordinaire , M. Simons fut chargé de la surveillance d'une partie des travaux du canal de Charleroy et de la composition de plusieurs projets de grands ponts de suspension sur le Lek et sur la Meuse .

Cependant , en 1828 , le gouvernement avait conçu le projet de réunir l'Océan Atlantique avec la Mer Pacifique du sud , au moyen d'un canal qui devait être creusé à travers le territoire de l'Amérique centrale . Cette grande entreprise sem-

blait de nature, non-seulement à étendre les relations commerciales du pays dans cette partie de l'Amérique, mais encore à honorer le nom belge. L'exécution en devait être confiée à des officiers belges du génie militaire et du waterstaat ; les premières opérations auraient eu pour objet de lever les plans et de former un détail estimatif des dépenses qu'entraîneraient le creusement du canal et les travaux de fortifications qui seraient à construire. Le gouvernement jeta les yeux sur M. Simons, « comme réunissant les qualités nécessaires pour le faire coopérer, comme adjoint, à une mission aussi honorable et aussi importante. » Ce choix prouve que le talent de M. Simons, malgré sa modestie, avait été convenablement apprécié.

La révolution de 1830 fit oublier cette belle entreprise, mais donna bientôt naissance à une autre non moins brillante et qui touchait plus directement aux intérêts matériels du pays (1). Pendant qu'à Londres on agitait la question de son existence par des renforts de protocoles, tandis que les ennemis en armes bordaient ses frontières, et que tout le nord s'accordait à la considérer comme un foyer d'anarchie, la Belgique tendait à rentrer dans ses anciennes habitudes d'ordre et de calme ; et, comme le philosophe ancien qui se mit à marcher pour prouver le mouvement, elle se mit à tracer un vaste plan de travail qui devait l'occuper pendant douze années. Cette attitude ferme et digne était sans doute la meilleure réponse que la Belgique pût donner à ses détracteurs. On jeta encore les yeux sur M. Simons pour l'exécution de cette entreprise ; un arrêté ministériel, du 24 août 1831, le mit à la disposition de l'inspecteur général pour les études du chemin de fer d'Anvers à Cologne (2). Il avait été chargé

(1) Simons avait été chargé, le 19 octobre 1830, par décision de M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, du service dans la province de Hainaut.

(2) Le 27 octobre 1831, M. Simons recevait, de M. l'inspecteur général des ponts et chaussées, la lettre suivante : « L'ingénieur de 1^{re} classe Simons, se rendra sur-le-champ à Cologne, pour s'y concerter avec MM. les ingénieurs civils, sur les moyens à employer pour la prompte formation d'un projet de route en fer à établir entre Cologne et Anvers. »

précédemment, avec son beau-frère, M. Deridder ⁽¹⁾, d'aller étudier en Angleterre tout ce que l'expérience avait appris sur ce genre de construction.

Une incroyable activité, une grande facilité de conception, et surtout l'habitude de diriger des entreprises, mirent en peu de temps les jeunes ingénieurs à même de présenter les plans des grandes voies de communication qui devaient mettre les différentes parties de la Belgique en rapport entre elles et avec les pays voisins. Quand il fut question de soumettre aux Chambres le projet de loi relatif à ces travaux, ils reçurent une récompense flatteuse de leur zèle, et furent spécialement chargés de le défendre, comme commissaires du gouvernement ⁽²⁾.

Un arrêté royal ne tarda pas à les charger exclusivement de la direction des travaux du chemin de fer (31 juillet 1834). Un second arrêté, qui suivit de près celui-ci, les promut au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe. Cet arrêté fut publié le 6 mai 1835, jour de l'inauguration du premier chemin de fer, celui de Bruxelles à Malines. M. Simons donna, dans cette occasion, un exemple bien remarquable de générosité et de véritable modestie. Il avait eu connaissance que le gouvernement ne destinait de l'avancement qu'à lui seul; dès lors il crut devoir refuser un avantage que ne partagerait pas le compagnon de ses travaux et de ses succès. Il le fit avec

(1) MM. Simons et Deridder avaient épousé deux sœurs, belles-filles de M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées.

(2) Dans son rapport au Roi, en date du 31 juillet 1834, M. Ch. Rogier, alors ministre de l'intérieur, disait : « En chargeant MM. Simons et Deridder de la rédaction du projet, mon département les avait choisis parmi les ingénieurs qui s'étaient le plus occupés de ce nouveau mode de transport. Ils ont visité à plusieurs reprises les routes et canaux de l'Angleterre. Seuls, parmi leurs collègues, ils ont eu occasion d'étudier, dans ce pays, les routes en fer perfectionnées depuis l'emploi de la vapeur pour le transport des voyageurs. Ce travail fut l'objet d'une longue et sérieuse méditation. Nommés commissaires, à l'effet de défendre la loi devant les Chambres, ils se sont acquittés avec zèle de cette importante mission. »

Dans un ouvrage qu'ils publièrent à cette époque, MM. Simons et Deridder firent connaître les résultats de leurs recherches sur les chemins de fer, en les appliquant au système qu'ils proposaient pour la Belgique.

une noble simplicité, mais en même temps avec cette fermeté qui prend sa source dans une profonde conviction (1).

L'année suivante (mai 1836) amena pour notre jeune ingénieur un nouveau triomphe, l'inauguration du chemin de fer de Malines à Anvers, et, cette fois, le gouvernement lui témoigna sa satisfaction en lui conférant la décoration de chevalier de l'ordre de Léopold. Bientôt après, cette décoration fut changée en celle d'officier, et le gouvernement français y joignit l'étoile de la Légion d'honneur.

Les travaux du chemin de fer marchant avec la plus grande activité, on avait successivement inauguré différentes parties des deux voies de l'est et de l'ouest.

La classe des sciences de l'Académie royale de Bruxelles voulut témoigner à son tour l'intérêt qu'elle attachait aux constructions remarquables qui s'exécutaient autour d'elle, et dont la renommée n'était plus renfermée dans les limites du pays; elle inscrivit, le 8 mai 1838, M. Simons au nombre de ses correspondants.

Cependant les nouvelles voies qui s'ouvraient de jour en jour semblaient présager des succès toujours croissants, lors-

(1) Voici la lettre qu'il adressa à M. le ministre de l'intérieur.

Bruxelles, le 6 janvier 1833.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Daignez me pardonner si je viens vous entretenir de moi; mais l'équité envers un collègue, un frère, m'y oblige impérieusement.

Des personnes qui se disent bien informées, m'assurent qu'il a été question, dans l'une des dernières séances du conseil des ponts et chaussées, de me comprendre dans les propositions de promotion qui vous seront soumises.

Cette faveur, qui n'est motivée, sans doute, que sur une ancienneté relative dans mon grade actuel d'ingénieur de 1^{re} classe, n'étant point partagée avec le collègue dont les efforts sont depuis si longtemps unis aux miens pour la réussite du même grand ouvrage, je me trouve dans l'obligation de vous supplier, M. le Ministre, si, ce dont j'aime à douter encore, telle a été réellement l'intention du conseil, de vouloir bien regarder cette proposition comme non avenue en ce qui me concerne, et suspendre tout avancement demandé pour moi seul.

Dans semblable circonstance, si l'ingénieur Deridder était à ma place, je suis persuadé. Monsieur le Ministre, qu'il agirait de même; car, dévoués tous

que, vers le milieu du juillet 1838, M. Simons fut vivement affecté par un arrêté qui le privait désormais du concours de son beau-frère. Le ministre, M. Nothomb, se hâta de le prévenir que, dans cette mesure, rien ne lui était personnel, qu'au contraire il comptait plus que jamais sur le concours de ses lumières et sur ses conseils, toujours empreints de cet esprit de conciliation et de modération qui le distinguait.

« Votre place, disait-il, est dans toutes les commissions, dans toutes les conférences où il s'agira du chemin de fer; vous savez que, chez moi, il y a toujours examen préalable; cet examen ne se fera pas sans vous : je le croirais imparfait. »

Le ministre l'engageait en même temps à aller s'établir à Liège, au centre des travaux qu'il avait à exécuter dans la vallée de la Vesdre et jusqu'à la frontière de Prusse. Presque en même temps, un nouvel arrêté royal lui conférait le titre d'ingénieur en chef de première classe (1^{er} septembre 1838).

Lorsque M. Rogier fut chargé du ministère des travaux publics, au mois d'avril 1840, il constitua en direction, la *division des chemins de fer en construction* de l'administration centrale, et appela à sa tête M. Simons. A côté de cette direction s'en trouvait une seconde, celle des chemins de fer en exploitation, qui avait pour chef M. Masui.

Toutefois les récompenses honorifiques et les promotions de grade n'étaient pas ce qui pouvait séduire M. Simons; ce qui lui convenait avant tout, c'était un aliment à son acti-

deux au succès d'une même entreprise, commencée de concert et que nous espérons terminer avec honneur ensemble, il serait vraiment pénible de voir maintenant l'un de nous l'objet d'une préférence dont le public, qui a les yeux ouverts sur nos travaux, ne saurait s'expliquer les motifs.

Je me confie donc en votre bienveillance, et je continuerai avec un nouveau zèle à tâcher d'avancer le moment où les ingénieurs du chemin de fer pourront recevoir ensemble la récompense qu'ensemble ils auront méritée.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

L'ingénieur,

SIMONS.

tivité, de la latitude pour agir, et surtout une entière confiance de la part de l'autorité supérieure. La continuation du chemin de fer jusqu'à la frontière présentait de grandes difficultés qu'on n'avait point rencontrées ailleurs; pour les vaincre, il fallait des précautions et des dépenses considérables. Il importait donc de bien mûrir les plans. Ceux que présenta M. Simons éprouvèrent des difficultés de la part de l'administration; il en résultait que les travaux ne marchaient qu'avec lenteur.

En 1841, M. Desmazières, qui avait succédé à M. Rogier, défit ce qui avait été fait par son prédécesseur, et renvoya M. Simons à Liège, en le chargeant de la direction spéciale du chemin de fer de la vallée de la Vesdre. M. Simons fit des représentations, parce qu'il lui semblait qu'en restreignant ses attributions, on le faisait véritablement descendre du rang qu'il occupait; d'une autre part, le séjour de Liège lui était devenu odieux par la perte qu'il y avait faite d'une épouse chérie. Le gouvernement y répondit par l'arrêté du 21 juin 1841, qui lui enjoignait de retourner à Liège, pour consacrer exclusivement ses soins aux travaux de la ligne de l'est. Sur son refus d'y obtempérer, Simons fut mis en disponibilité par arrêté royal du 25 juillet 1841.

Cette mesure produisit, dans le public, une sensation pénible. Le gouvernement sans doute ne pouvait demeurer entravé dans son action; mais on se demandait s'il avait agi avec les ménagements que méritaient de grands services, rendus avec une intelligence, un zèle et une probité dont on aurait peu d'exemple (1). On opposait à cet acte de destitution la page qui doit rappeler, dans notre histoire, la série des grands travaux par lesquels la jeune Belgique a été, en quelque sorte, révivifiée. On doit souffrir, en effet, de voir briser, à côté d'une source de prospérité et d'orgueil nation-

(1) Non-seulement M. Simons n'ajouta rien à ce qu'il possédait par lui-même, mais il ne laissa, après sa mort, que le peu qu'on put recueillir de la vente de son mobilier et de ses livres.

nal, l'instrument principal qui lui a donné naissance. De pareils exemples ne sont pas tristes seulement, ils sont décourageants pour l'avenir.

Loin de nous, cependant, l'idée de jeter un blâme sur le gouvernement; nous croyons volontiers qu'un malheureux concours de circonstances l'a amené à devoir prendre un parti auquel il ne s'est arrêté qu'avec peine.

L'année suivante, le ministre des travaux publics remit M. Simons en activité, et lui confia, en service spécial, les opérations, projets et travaux de construction, des routes neuves à entreprendre dans la province de Luxembourg (1); mais M. Simons regardait également cette position comme secondaire (2), et d'ailleurs il avait été frappé trop vivement pour pouvoir rentrer immédiatement dans la carrière. Il s'excusa sur l'état de sa santé, qui ne lui permettait pas d'aller se livrer à des travaux pénibles, dans une de nos provinces dont le climat est le plus rigoureux.

Malgré son état maladif, malgré ses peines, il lui restait cependant des traces de son ancienne activité: le feu sacré n'était pas encore entièrement éteint. On lui parla de projets se rattachant à ceux qui l'avaient occupé dans sa jeunesse. L'Amérique se présenta à ses yeux avec des illusions toutes nouvelles. Une colonie à consolider, tout un pays à exploiter, à féconder par des voies de communication, la possibilité de voir l'isthme où, quinze ans auparavant, il avait dû étudier les moyens de mettre deux grandes mers en rapport: tout cela souriait à cette âme active; il accepta donc les offres qui lui furent faites par la compagnie belge de colonisation, et fut nommé directeur de la communauté de l'union, dans les États de Guatemala.

Dès lors Simons ne rêva plus que l'Amérique; toutes ses études, toutes ses pensées se tournèrent vers sa nouvelle

(1) Le 11 octobre 1842.

(2) Ce qui peut justifier cette manière de voir, c'est qu'un arrêté du 20 novembre 1842 nomma un ingénieur ordinaire, M. Dutreux, pour le remplacer.

destination ⁽¹⁾. Il se livra à ce nouveau travail avec la même ardeur qu'il avait mise, douze ans auparavant, à étudier la Belgique pour l'établissement des chemins de fer. Mais les conditions n'étaient plus les mêmes ; les travaux et les chagrins avaient miné sa constitution ; ses cheveux avaient blanchi ; il portait tous les signes d'une vieillesse anticipée, sans avoir rien perdu, toutefois, de cette activité qui l'animait toujours à l'idée des grandes entreprises. Les journées ne suffisaient plus aux études nouvelles qu'il avait à faire : il fallut empiéter sur les nuits. Les conseils de ses amis, la crainte de laisser orphelins deux enfants encore en bas âge, rien ne put l'arrêter ⁽²⁾. Me reposer, disait-il, n'ai-je pas pour moi les loisirs de la traversée ? Il aurait dû dire plutôt avec Arnault : N'ai-je pas devant moi toute l'éternité ?

Aussi, quand arriva l'instant du départ, il fallut le porter au vaisseau qui l'enleva pour toujours à sa patrie et à ses amis. Son existence ne fut plus qu'une longue agonie ; mais ce courage indomptable qui l'avait animé, ne devait s'éteindre qu'avec son dernier souffle de vie. Il expira, le 14 mai 1843, à bord de la goëlette de l'État la *Louise-Marie* ⁽³⁾, entre son pays, qu'il avait honoré par ses travaux, et sa nouvelle patrie, qu'il allait mériter par de nouveaux bienfaits. L'Océan recueillit son corps, comme l'éternel recueillit son âme, l'une de ses plus nobles émanations.

« Au bruit d'une salve d'artillerie, dit la relation de ce triste événement, le corps fut lancé à la mer et disparut sous

⁽¹⁾ Il se mit à s'occuper sérieusement de l'astronomie et de la météorologie, dans le but de relever les principaux points et d'étudier le climat du pays confié à ses soins. Il se proposait d'emporter différents instruments et fit de nombreuses visites à l'observatoire pour m'entretenir de ses projets scientifiques.

⁽²⁾ M. Simons a laissé deux enfants, un fils et une fille.

⁽³⁾ Par 20° 13' latitude nord et 53° 37' longitude occ. du méridien de Greenwich. M. Simons était d'une piété sincère, éloignée de toute affectation. Il reçut, avant de mourir, les secours de la religion catholique, dans laquelle il avait été élevé.

Un arrêté du gouvernement, dont il n'a pu avoir connaissance, l'avait promu, le 50 avril 1843, au grade d'inspecteur des ponts et chaussées.

les flots. Le temps était magnifique, quoique le soleil fut presque entièrement voilé, comme en signe de deuil; quelques rayons seulement en descendaient vers la mer et figuraient la route du ciel (1). »

Et la Belgique, fût-elle moins florissante, ses ressources fussent-elles épuisées, ne pourrait-elle point encore placer, sur le bord d'un des nombreux chemins de fer qui la sillonnent en tous sens, une simple pierre qui rappelât au voyageur le nom de celui qui en a tracé les premiers plans (2)?

(1) Voyez le *Moniteur Belge* du 4 août 1843; on y trouve des renseignements intéressants sur la mort de M. Simons, et le discours prononcé par M. Tardieu, au moment où le corps allait être jeté à la mer.

(2) Une souscription avait été ouverte; mais il ne paraît pas qu'on ait donné suite à ce projet.



