CHEMIN DE FER.

PROJET

DE RECTIFICATION

ET

D'AGRANDISSEMENT

DE LA STATION DU NORD.

Bruxelles,

GUILMIN ET VERCAMMEN, IMPRIMEURS,

FAUBOURG DE LOUVAIN.

1838.

RECTIFICATION

ET AGRANDISSEMENT

DE

LA STATION DU NORD.

Lors de la création des chemins de fer en Belgique, l'opinion la plus généralement accréditée était que la principale branche d'exploitation de ce genre de voie consistait dans le transport des marchandises. Il en est résulté que, dans l'établissement de la station de Bruxelles, on a moins recherché la convenance des voyageurs que la commodité du commerce. C'est d'ailleurs ce que prouvent surabondamment le rapport de MM. Simons et De Ridder, et l'avis de la chambre de Commerce de Bruxelles.

Depuis, l'expérience a parlé, et devant elle sont tombées les préventions. Il est facile aujourd'hui d'apercevoir tous les inconvénients de la station de Molenbeeck ; ils sont nombreux et sans remède.

La Régence de Bruxelles l'avait bien prévu, lorsqu'à l'unanimité moins deux voix elle votait pour que le Chemin de Fer aboutît ailleurs.

Mais si la station actuelle est déjà reconnue insuffisante, et sur ce point il n'y a qu'une voix, que sera-ce lorsque, tout-à-

l'heure, au service des voyageurs va venir s'ajouter celui du transport des marchandises?

La conclusion naturelle de ces faits est qu'il faut, de toute nécessité :

Ou étendre la petite station située à l'Allée-Verte ;

Ou l'affecter exclusivement aux marchandises.

Et de cette dernière hypothèse, la seule admissible, naît l'obligation de faire arriver ailleurs les personnes.

Les deux branches de service y gagneraient, et le public aussi. Car il ne faut point perdre de vue que l'économie du temps, si essentielle pour les voyageurs, est toute relative à la vitesse du trajet, et que, pour qui ne met qu'une heure à venir d'Anvers à Bruxelles, quinze minutes perdues en allant chercher le centre des affaires, représentent le quart du voyage entier.

Supposons toutefois que l'on prétende donner à l'ancienne station tout le développement indispensable, sait-on bien que la dépense d'agrandissement s'élèverait à une somme énorme, pour l'acquisition des terrains et la démolition des constructions existantes? constructions d'autant plus chères qu'elles sont neuves encore et qu'elles n'ont été élevées que dans un but de spéculation. Et tout cela, pour aboutir à une longue rangée de maisons, sans rues ni débouchés; pour arriver au recoin le plus désert de la ville, au Boulevard d'Anvers!

Si, au contraire, et suivant que l'indique le bon sens, on cherche à donner aux convois de voyageurs une meilleure direction, il devient évident que, plus on se rapprochera des quartiers qui forment le cœur, le centre vital de Bruxelles, mieux on atteindra le but.

Sur ce point, l'avis du plus grand nombre, c'est-à-dire de ceux qui vont à pied, ne saurait être un instant douteux.

Or, tandis que l'opinion publique se préoccupe de ces pensées, il arrive que, par un heureux concours de circonstances, des propriétaires se présentent, offrant au Gouvernement et à la Ville de réparer le mal, à peu de frais et sans délai.

A un prix fixé par avance, et réellement des plus modiques, ils proposent à l'État un emplacement plus vaste et mieux situé : il ne s'agit, pour atteindre ce résultat, que de compléter, par un agrandissement de l'autre côté de la porte de Laeken, la station confinée au bout de l'Allée-Verte.

Mais, se demandera-t-on, une si grande amélioration est-elle vraiment possible, et l'exécution en est-elle à la fois économique et matériellement praticable ?

Oui. Sans nul doute, cette double question se résout par l'affirmative, si l'on veut réaliser enfin le projet qui existe depuis plus de 20 ans, de percer la Longue-Rue-Neuve, et de placer, entre le Boulevard Botanique, la Senne et la nouvelle chaussée qui conduit à Laeken, la station destinée à compléter l'ancienne.

Rien de plus simple que cette idée ; rien de plus facile que sa mise à exécution.

Aussi ce plan, à peine indiqué, est-il devenu éminemment populaire. D'un bout de la ville à l'autre, il a été accueilli avec plaisir ; et la presse, écho de l'opinion, l'a salué d'un concert d'éloges unanimes.

Les habitants des provinces n'ont pas été les derniers, on le conçoit, à louer un projet qui a pour but essentiel leur avan-

tage particulier. Joignant son suffrage à celui du Collége des Échevins de Bruxelles, le Conseil provincial a émis, comme lui, le vœu de voir un si beau plan mis à exécution le plus promptement possible.

L'unanimité des suffrages étant donc acquise au projet, la possibilité d'exécution se présente seule à l'examen.

Or, voici les détails du plan :

D'abord on rend à cette belle Rue-Neuve sa destination naturelle, qui est d'aboutir au Boulevard. Elle arrive en droite ligne sur une place d'environ 140 mille pieds carrés, où une façade monumentale s'élève pour annoncer le Chemin de Fer.

De là part la Station, qui s'étend sur une profondeur de 300 mètres, et la nouvelle voie ferrée va se relier au rail commun aux marchandises et aux voyageurs, par un embranchement en droite ligne, aboutissant un peu au-delà de la coupure actuelle de la nouvelle chaussée.

Parallèlement au prolongement de la Rue-Neuve *extrà muros*, une rue large de 16 mètres cotoie la station à partir du Boulevard, et aboutit sans pente ni rampe au chemin du palais de Laeken, formant ainsi un angle majestueux qui renferme la station et deux places publiques.

Puis, des rues transversales, coupant à angle droit les grandes communications, viennent ouvrir les impasses des faubourgs de Schaerbeeck et de Laeken qui aboutissent à la Senne, et joindre l'ancienne station de l'Allée-Verte (désormais réservée aux marchandises) à la station nouvelle et aux quartiers qu'elle a pour débouchés.

(VOIR LE PLAN).

Les détails d'exécution réglés, reste la question financière.

Or, si l'on considère l'importance de son objet, on reconnaîtra que la dépense est minime. Il y a plus : elle devient une véritable économie aux yeux de quiconque réfléchit à la nécessité, qui chaque jour devient plus impérieuse, de donner plus d'étendue à l'ancien terrain, si on ne se hâte dès aujourd'hui d'y suppléer par une adjonction habilement ménagée.

On peut juger, par le prix auquel ont été payés les terrains acquis par le Gouvernement, du taux auquel s'éleveraient sans nul doute les prétentions des propriétaires appelés à transiger avec le Chemin de Fer. Il est clair qu'il en coûterait à l'Administration une somme énorme pour persister dans la voie reconnue vicieuse : encore ne serait-ce là que du provisoire ; car, quoi qu'on dise ou qu'on fasse, ce qui est véritablement utile et bon finit toujours par l'emporter.

Au contraire, et comme si toutes les chances de succès lui étaient par avance assurées, le plan nouveau n'exige, comme dépense, qu'une faible partie de la somme nécessaire pour étendre imparfaitement la station qu'il complète et rectifie.

En trois mots, les faits aboutissent à ceci :

Dépense exorbitante, d'une part ;

Économie de l'autre ;

Mille inconvénients graves dans le maintien du *statu quo ;*

Tous les avantages dans l'amélioration proposée.

En résumé, voilà la question. Elle est facile à résoudre.

Ajoutons que les auteurs du projet ont commencé par se mettre à même de le réaliser immédiatement ; qu'ils offrent de percer la Rue-Neuve à leurs risques et périls ; et qu'après avoir engagé leur responsabilité personnelle, ils abandonnent gra-

tuitement tout le terrain nécessaire au chemin de ronde, le long des murs de la ville.

Et maintenant, s'il était possible que ce projet rencontrât des adversaires raisonnables, *autres que des hommes personnellement intéressés à sa non-exécution*, nous leur demanderions quel projet meilleur ils pourraient opposer à celui-ci. Car c'est une tâche par trop facile que de se renfermer dans la critique sans indiquer un remède possible à pratiquer.

Nous leur demanderions surtout par quels avantages ils espéreraient compenser tous ceux qu'offre la réalisation du plan précité, et que voici :

Comme *utilité locale :*

Achèvement d'une des plus belles rues de la capitale ;

Répression de la fraude sur un point du Boulevard où elle est facile et fréquente.

Comme *utilité générale :*

Économie d'argent pour l'État, forcé tôt ou tard à une bien plus grande dépense de ce chef ;

Économie de temps pour les voyageurs, soit de Bruxelles, soit des provinces ;

Facilité de constituer enfin le service des marchandises ;

Réunion d'un grand nombre de débouchés vers un immense foyer de circulation ;

Jonction, si longtemps désirée, de deux faubourgs maintenant isolés ;

Enfin, motifs d'humanité et peut-être de bonne politique, dans la considération du travail à procurer aux ouvriers pendant la cherté des vivres et la mauvaise saison.