



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

1505 PROJET

D'UNE

STATION CENTRALE

à Bruxelles

Rapport explicatif sur son développement, son édification la moins coûteuse et ses conséquences de prospérité par la création de rues nouvelles

BRUXELLES

EM. ROSSEL, ÉDITEUR

—
1895

STADSBIJLIOTHEEK ANTWERPEN



03 08 0138601 9

Digitized by Google

INSTALLATIONS
MARITIMES

Maritimes, que M. Gobert a développé avec tant de talent et de succès, et qui, après vingt années de labeur et de propagande, conquiert les Pouvoirs après l'opinion publique. Aujourd'hui les Installations Maritimes sont décrétées, les fonds votés, les contrats signés, et l'on va commencer les expropriations pour cette œuvre gigantesque, qui fera de Bruxelles une ville doublement grande et prospère.

Le troisième et dernier grand travail restant à exécuter à Bruxelles fut soumis en 1874 au Collège des bourgmestre et échevins de la Ville.

Il consistait dans la création de voies carrossables reliant le bas avec le haut de la Ville par un boulevard expressément tracé en curviligne pour atténuer les altitudes et les sinuosités à traverser, partant de la gare du Midi, côtoyant l'église de la Chapelle pour aboutir à la Cantersteen.

COMMUNICATION
FACILE
DU BAS AVEC LE HAUT
DE LA VILLE

Le plan du soussigné comportait déjà une station centrale à créer dans le bas-fond du quartier Isabelle. En correspondance avec la gare du Luxembourg en tunnel sous le Parc, la rue Belliard, à partir de l'église Saint-Joseph, cette ligne irait en courbe et en sous-sol jusqu'à la gare du Luxembourg, en supprimant les passages à niveau des rues Montoyer et Belliard. Ce projet comprenait l'avenue allant directement aux nouvelles casernes d'Etterbeek. (Voir les plans déposés en 1877) (1).

Ces plans furent approuvés de tous points, mais malheureusement la Ville ne pouvait seule en supporter les charges et les dépenses.

OPINION DU MINISTRE
DES
CHEMINS DE FER

M. le Ministre des Chemins de fer ayant émis l'idée de relier la gare du Midi avec les gares du Nord et du Luxembourg, au moyen d'une ligne ferrée soit en tunnel, soit à ciel ouvert, directement par le bas de la Ville, ou en courbe par mi-côte, le soussigné s'en fut trouver le Ministre pour lui soumettre les plans de sa station centrale et lui démontrer avec quelle facilité il pouvait, par son boulevard tracé en curviligne, établir une communication entre les lignes ferrées

(1) Avenue plantée d'arbres et dont le centre servirait en contre-bas aux lignes du chemin de fer.

de la gare du Luxembourg et celles de la gare du Midi.

La communication de ces deux grandes gares, désirée depuis leur origine, fut toujours jugée impossible à cause des altitudes et de la déclivité du terrain. Elle correspond pourtant par les faubourgs, mais sur une étendue de 13,500 mètres ! Tandis que par la voie nouvelle proposée, sa longueur ne serait plus que de 2,980 mètres avec une pente insignifiante de 10 millimètres par mètre.

Il est intéressant aussi de citer les altitudes de certains points de la ville de Bruxelles avec la mer :

ALTITUDES DIVERSES

Porte du Rivage (Pont Léopold)	16 ^m ,80
Boulevard Botanique, en face de la rue Neuve	19 ^m ,85
Grand'Place	21 ^m ,10
Boulevard du Midi, rue Terre-Neuve	20 ^m ,53
Station Centrale, rue des Douze-Apôtres, mi-côte	35 ^m ,00
Boulevard du Régent	63 ^m ,00

Cette communication facile serait faite, partie en tunnel et partie au moyen d'un boulevard-avenue, dont le centre, construit en contre-bas, recevrait à ciel ouvert les lignes ferrées.

VOIE FERRÉE
PROJET D'EXÉCUTION

La partie à ciel ouvert serait composée d'une double voie établie à six mètres en contre-bas des rues, afin de pouvoir passer de l'une à l'autre au moyen de ponts. De chaque côté de cette ligne à ciel ouvert, il serait établi une voie carrossable de 15 mètres de largeur formant entre elles une belle avenue de 40 mètres. A l'entrée des tunnels, les deux voies latérales se rejoindraient en formant au-dessus de la voie ferrée un boulevard de 30 mètres de largeur et, à la sortie des tunnels, le contraire existant, le boulevard s'ouvrirait en deux parties parallèles à la voie ferrée.

Si le sol est par endroits un peu plus incliné, cela ne peut influer sur les lignes ferrées, qui suivront leur pente uniforme de 10 millimètres par mètre sur tout le parcours.

Voici les distances d'une gare à l'autre :

Tracé n° 1. — En ligne droite du Midi au Nord par le bas de la ville.	2,550 mètres
» n° 2. — A mi-côte par la Station Centrale du Midi au Nord.	2,950 »
Même longueur du Midi au Luxembourg	

Le tracé n° 1, ligne directe par le bas de la ville, devra, par la force des choses, se faire en tunnel dans des terrains marécageux où d'innombrables égouts et aqueducs devront être supprimés, déplacés ou établis en syphons.

TRACÉ N° 1

Sur toute sa longueur se trouvent d'immenses constructions et monuments publics, qui devront être préservés, à grands frais, des dégradations et des lézardements, travaux dont on ne pourra établir la dépense totale que quelques années plus tard, quand tous les tassements se seront produits.

L'utilité de cette ligne centrale n'est pas absolue; elle nuirait plutôt à la circulation, laquelle, par moments, est déjà trop dense, là où l'on veut établir les stations intérieures.

Quelles en seraient les conséquences si la ville devait doubler ou même tripler d'importance dans l'avenir?

TRACÉ N° 2 A MI-COTE DU MIDI AU NORD

TRACÉ N° 2

Ce tracé, disposé en curviligne à cause des sinuosités du terrain, peut se construire en avenue à ciel ouvert partant de la gare du Midi vers la station de la place de la Chapelle et en se poursuivant jusqu'à la station centrale établie derrière l'Université, sur une longueur de 1,500 mètres pente moyenne 10 millimètres au mètre.

A partir de cette station centrale, la voie ferrée continuerait en tunnel sur une longueur de 800 mètres par une ligne courbe tirée au compas sur un rayon de 500 mètres; elle passerait sous la Chancellerie, côtoierait l'impasse du Parc, passerait derrière Sainte-Gudule pour aboutir à la caserne Sainte-Élisabeth, où serait établie une petite station.

STATION
SAINTE-ÉLISABETH

De la station Élisabeth la ligne partirait en avenue à ciel ouvert jusqu'à la gare du Nord.

Bien que le tracé n° 2 à mi-côte par la station centrale fût plus long de 450 mètres, il n'en reste pas moins le plus avantageux, car il n'entraîne comme expropriation qu'une zone de moitié moins de valeur que l'autre ligne, attendu qu'il ne traverse que des quartiers pauvres et délaissés, dans des terrains sablonneux bien secs et bien sains, sans monuments, ni eaux

ni aqueducs à préserver; de plus, sur son parcours de 800 mètres de tunnel à 20 mètres de profondeur les constructions se trouvant par-dessus pourront subsister.

L'établissement d'une station sur l'emplacement de la caserne Sainte-Élisabeth amènerait incontestablement la vie et la prospérité dans ce quartier, tandis que le jour où on supprimera la caserne il sera mort et abandonné. En même temps, l'on pourrait établir par là une voie carrossable plus courte et plus facile, débouchant place Sainte-Gudule, à côté de la Banque nationale.

Le projet de relier par chemin de fer la gare du Midi à la gare du Luxembourg résoudrait du même coup la question de la Montagne de la Cour, par la suppression du fameux dos d'âne du quartier Saint-Roch et de la rue des Trois-Têtes avec leurs masures immondes, et la communication facile entre le bas et le haut de la ville serait, par ce fait, accomplie.

STATION CENTRALE

L'expropriation coûtera beaucoup d'argent, mais on vendra les terrains plus du double de ce qu'ils auront coûté, ce qui se résume à dire que ce serait de l'argent mis à la caisse d'épargne tout en créant un quartier riche et splendide.

Cette gare peut à juste titre se qualifier de centrale, attendu qu'elle est distante de 1,500 mètres environ de nos trois têtes de lignes Midi, Nord et Luxembourg.

Elle est destinée à deux fins, savoir :

RÉCEPTIONS ROYALES
ET PRINCIÈRES

Station pour voyageurs et gare de petites marchandises dans les sous-sols auxquels le bas de la ville aura accès par les rues des Sols et des Finances, et pour le haut de la ville, de plain-pied, les guichets, salle d'attente et salle de réception y étant établis; l'on pourrait, ainsi encore, faire les réceptions royales et les visites princières au cœur même de Bruxelles.

Enfin, tout en général, milite en faveur de l'heureuse conception du tracé n° 2 : aucune de ses trois stations n'est desservie actuellement par les trams; les riverains sont forcés de s'y faire transporter ou d'y aller pédestrement, le chemin de fer étant le seul moyen, comme locomotion, à leur disposition, et ce privilège, bien exploité lui rapporterait gros, car le tarif kilométrique

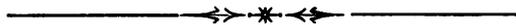
pourrait se doubler et même se tripler pour le parcours en ville.

Ce projet a été approuvé par M. Janssen, échevin des travaux publics, auquel je l'ai soumis et qui m'a déclaré spontanément que je pouvais en toute assurance annoncer à M. le Ministre des chemins de fer que la ville serait très heureuse de contribuer à l'exécution de ce beau travail.

Aussi je le soumets avec confiance, tant à M. Vandenpeereboom qu'à nos conseillers communaux, heureux si j'ai pu contribuer par mes faibles moyens à l'amélioration des communications et à l'embellissement de la ville de Bruxelles.

Bruxelles, septembre 1895.

H. LUPPENS PÈRE.



PROJET D'AVENUE

AVEC LIGNE DE CHEMIN DE FER

ENTRE LA STATION DU LUXEMBOURG, LA PLAINE DES MANŒUVRES
ET LES NOUVELLES CASERNES D'ETTERBEEK

L'établissement d'une nouvelle plaine de Manœuvres et l'érection de vastes et splendides casernes sur le territoire d'Etterbeek sont des faits accomplis. Il reste actuellement à tracer et à ouvrir des voies de communication directes, larges et faciles entre la nouvelle plaine et le centre de la ville.

La station du Luxembourg, le Jardin Zoologique et l'irrégularité du terrain sont des obstacles sérieux qu'on ne pourrait vaincre sans des travaux d'art nombreux et extrêmement coûteux que l'on peut éviter.

Le projet actuel offrirait, s'il était réalisé, des avantages incontestables au point de vue de la circulation, au point de vue de l'embellissement du quartier nouveau et au point de vue financier.

On créerait à côté de la ligne du chemin de fer du Luxembourg une avenue plantée d'arbres dont le centre serait utilisé en contre-bas et à ciel ouvert pour la voie ferrée, les accotements seront reliés entre eux par des passerelles et des ponts ornementés, une balustrade assez élevée serait établie le long de la ligne pour empêcher tout accident.

Ce projet est conçu dans l'intention suivante : Déplacer la ligne actuelle et l'établir à côté, en ligne droite de la nouvelle plaine des Manœuvres vers son entrée actuelle à la station du Luxembourg.

Il serait impossible de faire cette avenue sur la ligne actuelle à moins de grands frais et de grandes difficultés, mais le déplacement de la ligne permettrait de faire le travail dans d'excellentes conditions, sans entraver d'une heure la circulation des trains, en opérant le raccordement des voies, aux deux extrémités, quand tout le travail, sur la ligne nouvelle, serait complètement terminé.

Il est à remarquer que la nouvelle ligne serait plus facile que la ligne actuelle, les courbes étant moins prononcées, si pas entièrement supprimées.

Pour faciliter les dégagements de l'avenue, on pourrait voûter toute la partie qui se trouve à ciel ouvert entre les ponts de la rue du Viaduc et de la chaussée de Wavre. Un pont orné masquerait la vue de la station, l'ensemble formerait une place publique.

NOUVEAU BOULEVARD ENTRE LA STATION DU LUXEMBOURG
ET LA PLACE DU TRÔNE

De cette place on percerait un boulevard planté d'arbres allant en ligne droite vers la place du Trône en longeant et en élargissant la rue Godecharle et traversant les rues d'Idalie, Caroly et de Paris; cette voie ferait sa jonction avec la rue du Luxembourg au débouché de celle-ci sur l'avenue Marnix. De cette façon les magnifiques boulevards qui entourent la ville de Bruxelles seraient prolongés sans interruption jusqu'à la nouvelle plaine des Manœuvres.

Quant à la facilité de cette voie de communication comme route militaire, elle est incontestable, étant donné qu'elle serait pour ainsi dire horizontale.

Cette avenue sera desservie par un tram à vapeur en correspondance avec les autres lignes de la ville.

Il est à remarquer que les frais d'expropriation pour la nouvelle ligne ne seraient pas bien importants, vu que les terrains de l'ancienne, rendus à la spéculation privée, viendraient

en déduction et compenseraient l'expropriation à faire pour le boulevard.

Entre la ligne du Luxembourg et la place du Trône, elle serait relativement peu importante, attendu qu'il n'y aurait que des propriétés ordinaires à exproprier et que la plupart des grands jardins à traverser acquerraient par le fait une plus-value considérable.

La ligne du Luxembourg étant déplacée et l'avenue achevée laisserait entre elle et la rue du Trône prolongée jusqu'à la nouvelle plaine un plateau d'environ cent mètres de largeur, lequel n'aurait rien à envier aux plus beaux quartiers de l'agglomération bruxelloise et dont les terrains se vendront à un prix très élevé.

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU

La suppression des passages à niveau dans les rues Montoyer et Belliard est depuis longtemps à l'ordre du jour. Elle semble hérissée de complications et de difficultés insurmontables. Voici, à ce sujet, une idée qui me paraît pratique et peu coûteuse :

Dans mon projet proposant l'établissement d'une avenue à côté de la ligne du Luxembourg, figure une double voie en contre-bas et à ciel ouvert, dont l'une desservirait la station actuelle, l'autre correspondrait avec la ligne de ceinture et avec la station centrale à faire au quartier Isabelle, laquelle descendrait depuis la rue de la Couronne par quelques millimètres de pente, et passerait par ce moyen sous la station du Luxembourg dans la même direction que la ligne actuelle, supprimant ainsi les passages à niveau des rues Montoyer et Belliard, tout en respectant les niveaux des ponts établis sur la chaussée d'Etterbeek et sous la rue de la Loi.

Le bâtiment principal actuel, avec ses dépendances, pourrait rester ce qu'il est, l'escalier seulement devrait être prolongé jusqu'à une seconde terrasse servant de quai à établir au-dessous de celle qui existe, pour faciliter l'accès des trains aux voyageurs.

Par cette ligne souterraine on pourrait communiquer avec la station centrale à établir à Bruxelles.

Les trains partant de Bruxelles suivraient en tunnel sous le Parc et la rue Belliard la même voie. Derrière l'église Saint-Joseph la voie serait double; la voie de la droite allant vers Etterbeek passerait en courbe sous les rues de Trèves et d'Arlon pour déboucher en sous-sol dans la station du Luxembourg; la voie de gauche allant vers Schaerbeek passerait en courbe sous la rue de Toulouse pour arriver vers le pont de la chaussée d'Etterbeek sur la ligne de ceinture actuelle.

Il est possible qu'à première vue l'exécution de ce travail puisse donner à réfléchir, mais en l'examinant de plus près et en calculant les avantages qu'il représente l'on finira par convenir que sa réalisation est indispensable vu l'urgente communication avec les casernes et la plaine des manœuvres. Il s'exécuterait, en effet, en pleine campagne, sans expropriation coûteuse, tandis que les terrains le long des boulevards se vendraient très chers.

Il est incontestable que la station du Luxembourg est aujourd'hui trop petite pour servir aux deux usages, mais, étant désormais uniquement réservée aux marchandises et en même temps débarrassée de tous les ateliers de réparations dont elle est encombrée, et qui seraient transférés à la station de raccordement de Watermael, elle serait suffisante dans tous les temps et en toute éventualité, quand bien même on utiliserait comme terrains à bâtir ceux qu'elle occupe actuellement entre les rues Montoyer, d'Ardenne et Belliard.

Il est à remarquer que la station actuelle, bien que destinée à devenir une simple station de marchandises, pourrait par la suite dans les moments d'encombrement qu'occasionnent les jours de courses et autres grandes fêtes, servir pour organiser un service de trains supplémentaires, et cela sans entraver en aucune façon le trafic de la ligne de ceinture.

P. S. — Pour plus amples renseignements, s'adresser à H. Luppens père, à Bruxelles.

(Plan déposé à Bruxelles, le 23 septembre 1877.)



