(1)

(N° 266)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1924.

Projet de loi concernant l'abandon des travaux de la jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. **HALLET.**

MESSIEURS,

L'article 1er du projet de loi propose l'abandon des travaux de la jonction des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Il faut abandonner le projet de jonction : la dépense est trop élevée.

Le projet de jonction Nord-Midi a fait pour la première fois l'objet d'un exposé à la Chambre à l'occasion de la présentation du projet de Budget extraordinaire de 1900. Il a été longuement discuté et à dix-huit reprises la majorité de la Chambre s'est prononcée en faveur de son exécution.

La question est de nouveau posée devant nous parce qu'il s'agit maintenant d'une dépense devenue énorme. Le Département des Chemins de fer évaluait, lors du dépôt de sa proposition, les travaux encore à faire à la somme de 300 millions « au bas mot » et le Ministre lui-même a parlé devant la Chambre, en 1921, d'une somme de 320 millions. Aujourd'hui, étant donné la hausse constante des matériaux et la baisse du franc, la somme à consacrer à l'achèvement des travaux devrait certainement se chiffrer par 500 millions.

On comprend que dans ces conditions et étant donné la situation difficile du pays au point de vue financier, le Gouvernement ait songé à aban-

---

(1) Projet de loi, n° 424 de 1921-1922.

(2) La Section centrale, présidée par M. BRUNET, était composée de MM. HUBIN, HELLEPUTTE, LEMONNIER, HALLET, DE BUE et BRUSSELMANS.

La note de la minorité sera distribuée ultérieurement.

donner pareille entreprise dont l'utilité et la nécessité sont loin d'être justifiées. Avant la guerre, quand le pays était riche, il se comprend que l'on n'ait pas hésité à effectuer des travaux coûteux certainement, mais dont la dépense ne dépassait pas les facultés du pays. Il n'en est plus de même aujourd'hui.

Il faudrait dix ans pour achever la jonction.

On fait observer, il est vrai, que le coût devrait être réparti sur un certain nombre d'exercices; le Gouvernement parle de six ans, mais outre que cette évaluation ne tient pas compte de divers aléas qu'on doit toujours redouter, nous savons avec quels retards les travaux s'exécutent dans notre pays. La répartition de la dépense sur un certain nombre d'années permettrait donc de n'inscrire à chaque Budget qu'un nombre de millions relativement peu important. Mais la dépense totale n'en reste pas moins hors de toute proportion avec nos possibilités. Est-ce au moment où le Ministre lui-même propose de réduire de 150 millions les Budgets de la Défense Nationale, que la Législature pourrait engager les finances de l'État dans des dépenses aussi importantes?

Peut-on, d'autre part, laisser encore pendant aussi longtemps la Ville de Bruxelles dans l'état pitoyable qu'elle supporte déjà depuis tant d'années. Il ne faut pas oublier d'ailleurs que le relèvement des gares du Nord et du Midi devraient se faire sans que l'on pût interrompre en quoi que ce soit l'activité de ces stations. On ne pourrait donc travailler que très lentement de sorte que le délai de six ans serait certainement dépassé de beaucoup.

La jonction n'est pas indispensable.

Il faut donc raisonnablement abandonner le projet à moins qu'il ne soit démontré que la jonction est absolument indispensable et que le pays doit donc se résigner pour la réaliser à augmenter sa dette d'un demi-milliard. Ce n'est heureusement pas le cas et la jonction est loin d'être une nécessité; on peut même se demander si elle est utile; s'il n'existait pas de liaison entre les voies ferrées du Nord et celles du Sud du pays, on pourrait hésiter ; mais il n'en est pas ainsi.

La jonction ne pourrait servir ni aux marchandises ni au matériel roulant.

Il est bon de faire remarquer tout d'abord que, même si la jonction était réalisée, il faudrait éviter que les trains de marchandises n'y passent. A cet égard, la jonction Ouest, qui existe en ce moment et la jonction Est (Hal-Schaerbeek) qui sera livrée sous peu à l'exploitation, la remplacent avantageusement. Le matériel roulant devrait emprunter aussi ces deux voies. Il serait impossible d'employer la jonction, à moins d'en amener immédiatement l'encombrement. La jonction ne pourrait donc servir qu'aux trains de voyageurs, c'est-à-dire aux transports les moins lucratifs.

Le but primitif de la jonction Nord-Sud.

Il ne faut pas perdre de vue que le but primitif du projet a été non pas d'opérer la liaison entre les deux régions du pays, mais de parer à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi, en les transformant en gares de passage.

C'est en 1909 que, pour la première fois, dans une note remise à la Chambre des Représentants, l'économie du projet semble avoir changé de caractère. Cette pièce, en effet, est intitulée : « Note sur la jonction directe à Bruxelles des parties Nord et Sud du réseau des Chemins de fer belges ». Quoiqu'il en soit, il convient de tenir compte de l'utilité de cette liaison, qui se justifie tant au point de vue général de l'exploitation de notre réseau que dans l'intérêt particulier des voyageurs de la province.

Les jonctions Est et Ouest.

La jonction existe par la ceinture Ouest, dont l'Administration à prévu l'amélioration et la mise à quatre voies. De plus, la ligne Schaerbeek-Hal (les travaux de la jonction Schaerbeek-Hal, qui est appelée à rendre d'énormes services à l'exploitation de notre réseau, vont être poussés activement : Exposé des motifs) donnera une seconde jonction non seulement entre le Nord et le Sud, mais aussi entre le Luxembourg (gare du Quartier-Léopold) et le Sud par Watermael-Hal. C'est certainement par ces deux ceintures que la liaison sera le mieux réalisée; elle permettra l'organisation de tous les trains vers toutes les grandes villes du pays et le passage des grands internationaux à travers la Belgique. Les ceintures rendent possible toutes les combinaisons avec moins de perte de temps que par le Nord-Sud. Cette jonction-là aurait deux bouchons, la gare du Nord et la gare Centrale, tandis que les ceintures n'en présentent pas.

Un train ira beaucoup plus vite de Schaerbeek à Bruxelles-Midi par la ceinture à quadruple voie que par la jonction. On prétend vainement le contraire en affirmant théoriquement que les trains ne subiraient pas d'arrêts aux abords des grandes gares si la jonction était établie. On a cru aussi en Allemagne jadis, à la supériorité des stations de passage. On en a créé une à Hambourg : les trains de voyageurs y attendent quelquefois une heure et demie avant d'entrer en gare.

Les trains internationaux.

On objecte que les gares de Schaerbeek et du Luxembourg par où passeraient les grands internationaux sont éloignées du centre. Ces trains ne toucheraient ainsi à l'agglomération bruxelloise que par sa périphérie. Mais il faut observer que les voyageurs de ces trains qui traversent notre pays en transit, ne descendent pas à Bruxelles et que dès lors l'éloignement des gares n'est nullement pour eux un inconvénient pas plus que pour les voyageurs de province qui n'ont pas l'intention de débarquer à Bruxelles.

Ce régime existe déjà maintenant pour certains trains internationaux. C'est

ainsi qu'un train Amsterdam-Bâle (et vice-versa) n'entre pas dans la gare du Nord et fait arrêt au Quartier-Léopold et que certains trains Paris-Amsterdam ne passent pas par la gare du Nord et ne font arrêt qu'au Midi.

Les voyageurs de la province.

On invoque avec plus de raison l'intérêt des voyageurs de province et l'intérêt national qui nous obligent à faciliter les communications entre la partie flamande et la partie wallonne du pays. Ces communications n'existent-elles pas?

Liège. — Tous les trains arrivant de Liège vont directement à la gare du Nord où les voyageurs peuvent gagner Anvers, Gand, Bruges et Ostende, à moins que ces voyageurs ne préfèrent prendre le train direct pour Ostende par Louvain et Malines.

Luxembourg-Arlon-Dinant-Namur. — Les trains venant de Luxembourg, d'Arlon, de Dinant et de Namur, passent par le Quartier-Léopold avant d'arriver au Nord, d'où leurs occupants peuvent atteindre Anvers et les Flandres.

Le Hainaut. — Restent les voyageurs du Hainaut, Charleroi, Mons et Tournai. Le trafic prenant ses origines dans ces régions pour se diriger vers le Nord et réciproquement, a toujours représenté un pourcentage très faible du trafic total du pays. Il ne justifierait nullement les énormes dépenses de la jonction. Les intérêts du public sont toutefois garantis; les voyageurs pourront contourner la capitale, par la ceinture ouest, par exemple, afin d'atteindre le pays flamand.

Les trains transportant dos voyageurs qui ne s'arrêtent pas à Bruxelles, pourront n'emprunter qu'une des deux gares et dégager ainsi le trafic de celles-ci.

Mons-Anvers. — Il n'y a pas actuellement de trains directs intérieurs Mons-Anvers parce que jusqu'à présent les internationaux Paris-Amsterdam ont suffi à assurer le trafic. Le train qui quitte Mons à 16 h. 3 m. arrive à Anvers à 18 h. 14 m. (deux heures et onze minutes). Celui de 12 h. 19 m. arrive à Anvers à 14 h. 41 m. (deux heures vingt-deux minutes). Ces trains s'arrêtent au Midi mais n'entrent pas dans la gare du Nord. Ils mettent 51 minutes de la gare du Midi à Anvers. Croit-on que la jonction ferait gagner beaucoup de temps? Et à quel prix? Au contraire la durée du parcours serait plus longue : 8 minutes pour parcourir la jonction, 2 minutes d'arrêt à la gare Centrale, 10 minutes au Nord, 40 minutes du Nord à Anvers, en tout 60 minutes. Descendons même à 55 minutes, en ne comptant que pour 5 minutes l'arrêt à la gare du Nord.

Charleroi-Anvers. — Entre Charleroi et Anvers il y avait avant la guerre des trains semi-directs passant par Louvain. Ils ont été supprimés parce qu'ils avaient peu de voyageurs de bout à bout (30 à 35 par jour) et n'étaient utilisés que par des voyageurs qui montaient et descendaient dans les gares intermédiaires. Depuis le 1er août 1922 circulent entre Charleroi et Anvers (par la ceinture ouest de Bruxelles) deux trains directs dans chaque sens. Ces trains sont très peu

utilisés au delà de Bruxelles. La ligne Schaerbeek-Hal permettra aussi d'organiser de bons trains directs Charleroi-Anvers par la gare du Luxembourg. On pourrait certainement gagner 15 minutes sur l'horaire actuel.

Mons-Tournai vers Liége-Malines-Anvers. — On établira très facilement par les deux ceintures des trains directs et semi-directs de Mons et Tournai vers Liége, Malines et Anvers. Ces trains, au début, n'auront que peu de voyageurs mais il faudra cependant les créer pour amorcer le trafic; le chemin de fer est fait pour donner toutes facilités aux voyageurs. La ceinture Est permettra donc spécialement aux Tournaisiens de se rendre à Liége sans passer par le Midi ni par le Nord. C'est cette voie, la plus directe et la plus facile, qu'empruntera le trafic Calais-Cologne.

Bruxelles-Midi-Denderleeuw. — Il ne faut pas perdre de vue qu'après l'achèvement de la voie Bruxelles-Midi-Gand, les voyageurs amenés par les trains venant de Charleroi, Mons et Tournai et se dirigeant vers Gand et la côte ne devront plus traverser Bruxelles. D'ailleurs il y à déjà actuellement une voie directe par Braine-le-Comte.

La gare centrale.

On invoque l'intérêt des voyageurs qui descendent ou s'embarquent à Bruxelles et l'avantage pour eux d'une gare centrale. Remarquons d'abord que l'idée de la jonction Nord-Midi n'est pas liée à la préoccupation de créer à Bruxelles une gare centrale. « Si la création d'une gare centrale à Bruxelles était l'objectif poursuivi, on peut affirmer que la jonction ne répondrait pas à un besoin réel du réseau de chemin de fer. » (Rapport de 1909.)

Les gares locales des grandes villes doivent certainement être rapprochées du centre : mais est-il une ville au monde où il existe des gares plus proches et même aussi proches que nos gares? Ce n'est certes le cas ni pour Londres, ni pour Paris. Nos stations sont en plein cœur de la partie centrale de l'agglomération.

On pourrait d'ailleurs faire partir de la gare du Midi des trains vers les lignes du Nord, par les ceintures et de la gare du Nord des trains vers les lignes du Midi si ces trains trouvent une clientèle.

Quant aux habitants de la capitale, quel intérêt auraient-ils à prendre le train ou à débarquer à la gare centrale au lieu de se servir des trois gares existantes? La gare nouvelle ne serait centrale que pour le petit nombre d'habitants groupés autour d'elle. Le Conseil de Bruxelles, meilleur juge parce qu'intéressé, a renoncé à la gare centrale et s'est prononcé, le 24 mai dernier, pour l'abandon de la jontion.

Les gares à rebroussement.

L'idée de la jonction est née de la nécessité de remédier à l'insuffisance des installations des gares du Nord et du Midi et non du désir de relier entre elles les parties Nord et Sud de nos voies ferrées. Ce dernier point est accessoire. L'essentiel est la situation de nos deux gares terminus. Nous allons l'examiner.

Toutes les plus grandes gares à voyageurs du monde sont à rebroussement parce qu'elles sont toutes situées dans les grandes villes. On a aussi cru en Allemagne à la vertu des gares de passage pour améliorer le rendement, on en est revenu. Leipzig, Stuttgart et Wiesbaden, qui sont des gares récentes, sont à rebroussement parce que la plupart des voyageurs y terminent leur voyage. A Berlin, si l'on a joint deux gares dans le but d'établir une communication entre deux réseaux on a conservé à ces deux stations le caractère d'impasse pour tous les autres trains.

L'erreur commise à Anvers n'est pas d'en avoir fait une gare terminus, mais d'avoir placé la station à l'avenue De Keyser où elle est coincée entre le Jardin Zoologique et la rue du Pélican, alors que l'autre emplacement envisagé (1889) — boulevard Léopold et avenue Plantin — eût permis de faire une gare terminus suffisamment longue et large.

Les gares de passage.

Il faut donc des gares terminus dans les grandes villes. Cela n'empêche pas d'avoir aussi des gares de passage qui sont alors des gares de coïncidence; ces gares ne doivent pas être centrales : Schaerbeek et le Quartier-Léopold joueront ce rôle.

Mais il faut des gares de passage dans les villes d'importance moyenne et dans les petites villes. A Gand, par exemple, la gare à rebroussement ne se justifie pas parce que la majorité des voyageurs passant par Gand continuent leur voyage vers Bruges et Ostende.

A Verviers, l'on a très bien fait de transformer la gare terminus en gare de passage parce que Verviers n'est pas une grande ville et n'a pas un grand trafic de voyageurs. Dans les villes secondaires, la gare de passage est naturellement le règle.

Le rendement des gares de passage.

Une gare de passage bien aménagée ne donne par heure de rendement que les six cinquièmes de l'utilisation d'une gare terminus. Donc une gare terminus à 18 voies peut suffire à un trafic égal à celui d'une gare de passage à 15 voies. C'est ce qui a été démontré en Allemagne lors des discussions relatives à la gare de Leipzig. Si l'on faisait la jonction, les trains pour Ostende, Anvers, Liége et Namur devraient se former à Forest, et à Schaerbeek les trains à destination du Midi, ce qui porte le trafic des deux gares du Nord et du Midi à 600 trains par jour au lieu de 350 (Nord) et 250 (Midi), chiffres d'avant-guerre. La jonction vieillira donc ces deux gares deux fois plus vite en n'améliorant leur rendement que du cinquième. Où sera l'avantage?

Les inconvénients des gares terminus.

Mais il y a les difficultés d'exploitation des gares à rebroussement. Les inconvénients certains des gares terminus au point de vue de l'utilisation intensive

sont fortement atténués et même supprimés par les aménagements rationnels inventés par les Anglais. Ceux-ci ont résolu ces problèmes avant nous parce qu'ils ont été obligés de faire face à des trafics importants dans des gares terminus de faibles dimensions. Dans la gare de Liverpool-street, à Londres, on fait partir un train suburbain 6 minutes après son arrivée, de sorte que pendant les heures de grand trafic, une voie suffit à un train toutes les 3 minutes et à 20 trains par heure. Si l'on affecte à ces trains 10 voies avec 5 trottoirs pendant 2 heures, on obtient un trafic de 400 trains, soit plus que le trafic actuel de la gare du Nord en 24 heures. Les gares anglaises ont une utilisation bien plus considérable que les gares allemandes qui sont toutes démesurées. Liverpool-street, avec ses 18 voies, suffit à un trafic plus important que celui de Leipzig.

A Bruxelles-Nord, on peut installer seize voies, dans des conditions d'indépendance bien meilleures que les seize voies actuelles, c'est-à-dire, en augmentant de beaucoup leur capacité et cela en remaniant l'aménagement sur place et au niveau actuel, sans faire de nouvelles acquisitions et en utilisant les terrains de l'État à front des rues du Progrès et du Brabant.

Les gares du Nord et du Midi seront insuffisantes.

La possibilité d'application des aménagements anglais démontre l'inanité de cette objection.

Gare du Nord. — Déjà maintenant la gare du Nord suffit à un trafic beaucoup plus considérable qu'avant la guerre, ce qui prouve que la capacité de ses installations a été sous-estimée. En juin-juillet 1922, période estivale, le nombre de voyageurs débarquant et s'embarquant à Bruxelles a été de 120,000 alors que les places offertes dans les trains « réguliers » se montaient à 180,000, soit une marge de 50 °/₀.

La journée la plus forte a été de 183,552 (Pâques). La moyenne journalière annuelle pour 1922 n'est que de 73,480, y compris les voyageurs de transit, c'est-à-dire ceux qui se rendent d'un train à un autre sans sortir de la station. Cependant, il n'y a plus que 292 trains par jour alors qu'il y en avait 350 avant la guerre. L'aménagement rationnel de la gare du Nord à seize voies augmentera la capacité de la gare dans une mesure telle que toute difficulté d'exploitation sera évitée pour longtemps même aux jours les plus chargés. Pour ces améliorations, les expropriations sont faites depuis longtemps.

Gare du Midi. — Depuis longtemps on a décidé le transfert des installations de marchandises à la Petite-Ile. On dispose à la gare du Midi de vastes terrains et il n'est pas dans les prévisions qu'elle devienne quelques jours insuffisante. Actuellement il y a au Midi 168 arrivées et départs par jour, moins qu'avant la guerre (250).

Le pont tournant de Laeken.

Le pont tournant de Laeken doit de toutes façons devenir fixe. Même avec la jonction et la ligne Schaerbeek-Hal, il y passerait encore 170 trains par jour.

Il faut, comme on se le propose d'ailleurs, placer le port maritime en aval de ce pont et consacrer le bassin Vergote à la navigation rhénane et aux petits bateaux de mer. C'est dans ce but que l'on a annexé à la Ville de Bruxelles les territoires sur lesquels doit se construire cet avant-port.

Les démolitions.

Il serait bien tard pour renoncer à la jonction alors que toutes les démolitions sont faites. C'est inexact en ce qui concerne les immeubles de la rue du Progrès et de la rue des Plantes. Au surplus, presque toutes les maisons abattues faisaient partie de quartiers insalubres qu'il a été utile de supprimer dans l'intérêt de l'hygiène.

Les recettes.

Les recettes à provenir du parcours supplémentaire entre les gares extérieures et la gare centrale permettraient de faire le service financier et d'amortir la dépense en moins de quarante ans. C'est ce que disait l'Exposé des motifs du projet de jonction. Quelle erreur ! Ne sait-on pas que pour de faibles distances, les recettes voyageurs n'amortissent même pas les dépenses d'exploitation. Ce sont les trains de grosses marchandises qui donnent les bénéfices nécessaires pour payer l'intérêt et l'amortissement des capitaux employés. Le service des voyageurs ne paie en moyenne que ce qu'il coûte.

Les trains de la jonction seraient d'ailleurs très mal utilisés car les neuf dixièmes des voyageurs descendraient à la gare du Nord où à la gare du Midi. La jonction serait surtout une intense circulation de trains plus ou moins vides.

Le métropolitain.

L'agglomération bruxelloise a un besoin absolu d'un réseau métropolitain. La jonction serait un moyen de créer l'épine dorsale d'un futur réseau électrique. Les voies de la jonction ne pourront jamais servir au métropolitain. On sait déjà maintenant que les tunnels ne seront pas trop vastes pour les trains circulant entre le Nord et le Midi; par conséquent ces voies seraient exclusivement destinées au trafic ferrovier et ne pourraient en aucun cas être empruntées par les tramways souterrains; sans compter l'encombrement supplémentaire qu'occasionneraient dans les gares les voyageurs du métro.

Personne d'ailleurs ne peut dire quand on songera sérieusement à établir des « tubes » à Bruxelles. Le coût élevé des travaux de l'espèce éloigne pour de nombreuses années la réalisation d'un tel projet.

Les fumées.

Nous parlerons pour finir du mode de traction à employer à l'intérieur des tunnels de la jonction. Les partisans de celle-ci paraissent faire fi de l'observation relative à l'impossibilité d'aérer convenablement ces tunnels et d'éviter

les fumées des locomotives. C'est cependant l'un des motifs importants qui ont amené l'Administration à abandonner le projet de jonction. Si l'on voulait, pour gagner du temps, éviter de remplacer à l'entrée du tunnel le moteur à vapeur par un moteur électrique, il faudrait au Nord et au Midi atteler des tracteurs électriques devant les locomotives à vapeur. Celles-ci en effectuant le parcours continueront cependant à dégager de la fumée, de l'acide carbonique, de l'oxyde de carbone. La question de la remorque n'est pas résolue victorieusement. On la croyait très simple et l'on peut lire dans l'Exposé de 1909 (p. 122) que la traction des trains se fera au moyen de moteurs électriques s'attelant en tête des locomotives à vapeur dont les cheminées seront encapuchonnées pour éviter tout dégagement de fumée ou de vapeur dans le parcours de la jonction. On a fait depuis des essais. On ne peut songer, bien entendu, à éteindre le feu. Il faut qu'en arrivant au Nord ou au Midi, la locomotive soit sous pression pour continuer sa route. On a pu constater que la locomotive encapuchonnée qui ne travaille pas produisait, par le foyer, des dégagements de gaz très dangereux pour le personnel.

Le métropolitain de Londres, que l'on oppose en exemple, était, lorsqu'il fonctionnait à la vapeur, un moyen de transport des plus malsains et des plus désagréables. Il ne voyait pas augmenter ses recettes, au contraire, et il n'a pris un véritable essor que depuis la traction électrique. On n'eût jamais songé à doter Paris d'un métropolitain s'il eût fallu recourir à la locomotive à vapeur.

Tous les grands tunnels à travers les Alpes sont à traction électrique. On parle de certains tunnels à Bâle et à Lisbonne par où passent des locomotives à vapeur. Il ne faut pas oublier que ces tunnels étaient indispensables. Il n'y avait pas moyen de franchir autrement l'obstacle. Une seule solution se présentait. Ce n'est pas notre cas. Si l'on voulait donc faire la jonction, il faudrait électrifier toutes les lignes en étoile autour de Bruxelles jusqu'à 30 kilomètres. Ce serait une dépense supplémentaire d'un demi milliard.

La Convention avec la Ville de Bruxelles.

L'article 2 du projet de loi est relatif à la convention à passer avec la Ville de Bruxelles pour l'indemniser de sa renonciation à la Gare centrale spécialement par l'abandon de certains terrains à l'effet d'y créer une nouvelle avenue.

La Section a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de maintenir cet article dans le projet de loi. En effet, la loi contient deux dispositions qu'il ne faut pas mêler.

L'une, la plus importante, est l'abandon de la jonction, l'autre, l'accessoire, la convention avec la Ville de Bruxelles. On peut être partisan de l'abandon de la jonction sans être disposé à voter la convention. Il n'est donc pas possible de réunir les deux propositions en un seul texte de loi. Votre Commission a pensé qu'il était préférable de laisser le Gouvernement libre de disposer des terrains de la jonction au mieux des intérêts de l'État. Le Gouvernement, si la législature se prononce pour l'abandon de la jonction, verra par après s'il y a lieu de faire de nouvelles propositions à la Chambre.

Aux termes de l'article 3, les anciens propriétaires des terrains expropriés ne seront pas admis à exercer le droit de rétrocession prévu par la loi de 1835.

* * *

Ce droit du propriétaire exproprié de réacquérir la propriété des terrains figurés aux plans et acquis pour travaux d'utilité publique, est reconnu par l'article 23 de la loi du 17 avril 1835, à partir de la publication de l'avis faisant connaître les terrains que l'Administration est dans le cas de revendre.

Le même article 23 ajoute qu'à défaut par l'Administration de publier cet avis, les anciens propriétaires peuvent demander la remise des terrains, qui sera ordonnée en justice sur la déclaration que l'Administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.

Il est reconnu que ce droit de rétrocession des terrains compris dans les plans d'expropriation est un droit nouveau que la loi de 1835 a consacré.

Ce droit n'existait pas d'après la législation préexistante ; la Constitution belge ne l'a pas établi.

L'article 11 de la Constitution du 7 février 1831 stipule, en effet, que nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, dans les cas et de la manière établie par la loi et moyennant une juste et préalable indemnité.

La Constitution ne s'occupe donc que de l'expropriation proprement dite : de la privation de la propriété privée.

Mais elle porte que cette privation de la propriété ne peut avoir lieu que pour cause d'utilité publique dans le cas et de la manière établie par la loi.

Ce texte constitutionnel protège les propriétaires contre l'arbitraire administratif.

Les travaux de la jonction Nord-Midi ont été décrétés d'utilité publique, notamment par l'arrêté royal du 7 novembre 1904.

Au moment où ces travaux ont été décrétés, ils avaient incontestablement le caractère d'utilité publique; on se trouve donc dans le cas prévu par la Contitution et les formalités légales applicables à la matière ont été régulièrement observées.

Cela résulte à l'évidence des nombreuses décisions de justice qui sont intervenues dans les instances judiciaires en expropriation soutenues tantôt au nom de l'État, tantôt au nom de la ville de Bruxelles, en vertu des accords et conventions conclus entre ces deux administrations en vue de la réalisation complète des travaux. Ceux-ci ont été poursuivis avec énergie. Des sommes considérables ont été dépensées pour leur exécution et le Gouvernement a fait avant la guerre, des déclarations précises quant à la date à laquelle l'achèvement en pouvait être escompté.

Les dispositions constitutionnelles ont donc été régulièrement observées.

Mais la guerre imposée à notre pays en août 1914, a empêché l'achèvement des travaux en cours. Par sa durée, par l'énormité des conséquences qu'elle a entraînées, par le caractère écrasant des charges financières qu'elle a laissées à la Belgique, l'on peut dire que toutes les prévisions d'avant-guerre ont été bouleversées et même détruites.

Le législateur a déjà dû intervenir après la guerre pour parer à certaines conséquences de ce cataclysme mondial. Il a voté notamment la loi du 11 octobre 1919 relative à la résolution ou à la revision de certains contrats conclus avant la guerre. Faisant application de la théorie de l'imprévision, la loi a admis qu'à la demande de l'une seule des parties, les contrats pouvaient être résolus.

Si les Chambres belges reconnaissent qu'il y a lieu, dans l'intérêt public de renoncer à l'achèvement des travaux de la jonction Nord-Midi, peut-on prévoir que les terrains expropriés devront, dans l'intérêt public aussi, recevoir une autre destination ou être revendus pour procurer à l'État des ressources dont il a un si grand besoin.

Nous avons démontré plus haut qu'en ce qui concerne la privation de la propriété, toutes les garanties constitutionnelles ont été données aux propriétaires.

Leurs intérêts pécuniaires ont pareillement été pleinement sauvegardés; ils ont reçu la juste et préalable indemnité à laquelle ils avaient droit.

Mais depuis que ce règlement est intervenu, les circonstances se sont complètement modifiées dans des conditions absolument imprévues et que nul ne pouvait prévoir. En présence de ces faits, qui constituent à l'égard de tous des événements de force majeure, la loi nouvelle ne peut-elle stipuler que les anciens propriétaires ne pourront réacquérir leurs terrains?

L'article 23 de la loi du 17 avril 1835 permet à l'ancien propriétaire de reprendre son bien en payant un prix qui ne pourra en aucun cas excéder le montant de l'indemnité qu'il a reçue.

Étant donné le bouleversement économique qui est une des conséquences de la guerre, le renchérissement de la propriété et la dévalorisation de la monnaie qui en sont d'autres, l'application de la disposition de l'article 23 de la loi du 17 avril 1835 permettrait aux propriétaires dont s'agit de tirer un profit anormal des circonstances dues à la guerre, alors que, comme le disait fort justement, notre regretté collègue Hanssens, le rapporteur de la loi sur la résolution de certains contrats, dans le remarquable rapport qu'il a présenté à la Chambre dans la séance du 25 juin 1919, au nom de la Section centrale, « il est dans l'ordre et la justice des choses que les citoyens d'un pays supportent également les conséquences du mal commun qu'est la guerre : il répugnerait à la raison comme à l'équité la plus élémentaire que ce mal commun pût procurer aux uns le moyen de s'enrichir au détriment des autres ».

Dans l'espèce actuelle, l'enrichissement des uns se ferait au détriment de la collectivité, mais la raison et l'équité recommandent une solution identique.

Au point de vue légal, il n'est pas contestable qu'une loi peut défaire ce qu'une loi antérieure a établi, du moment qu'il n'y a pas atteinte portée à un droit acquis. Or, l'article 23 de la loi du 17 avril 1835 ne faisant naître le droit de rétrocession qu'au moment de la publication de l'avis donnant les terrains que l'Administration serait dans le cas de revendre, ou que sur la déclaration de l'Administration en justice que les terrains ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis, il n'y a jusque là qu'une expectative de droit dans le chef de l'ancien propriétaire.

Le projet de loi proclame en même temps que la jonction Nord-Midi ne sera pas exécutée et que le droit à la rétrocession ne prendra pas naissance : en présence de ces conditions anormales et exceptionnelles de la situation actuelle la disposition projetée est pleinement justifiée.

*
* *

La Section centrale a admis le présent rapport par 4 voix contre 3 et convie la Chambre à voter le projet du Gouvernement sous réserve de la modification de l'article 2.

Le Rapporteur,
MAX HALLET.

Le Président,
ÉMILE BRUNET.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

ART. 2.

Rédiger l'article comme suit :

Le Gouvernement est autorisé *à vendre les terrains rendus disponibles par suite de l'abandon des travaux de la jonction Nord-Midi.*

AMENDEMENT DOOR DE MIDDENAFDEELING INGEDIEND.

ART. 2.

Het te doen luiden :

De Regeering is gemachtigd *de gronden, beschikbaar gekomen ten gevolge van het afzien der Noord-Zuidverbinding, te verkoopen.*

(1)

(ANNEXE AU RAPPORT N° 266 DE 1923-1924)

Chambre des Représentants.

PROJET DE LOI

CONCERNANT

L'ABANDON DES TRAVAUX DE LA JONCTION DES GARES DE BRUXELLES-NORD ET BRUXELLES-MIDI

NOTE DE LA MINORITÉ

AVANT-PROPOS

Nous ne pensons pas que le Parlement belge — ni peut-être aucun parlement au monde se soit jamais trouvé dans une situation aussi anormale que celle que crée le projet d'abandon de la Jonction Nord-Midi.

Depuis plus de trois quarts de siècle la nécessité de relier les réseaux Nord et Sud du Chemin de fer belge est reconnue par tous les hommes compétents.

Si les avis ont différé sur la manière de résoudre le problème, le principe n'a pas été contesté.

Dès 1895, l'Administration des Chemins de fer se livra à une étude consciencieuse des divers projets qui avaient vu le jour.

La note de 1909 en fait connaître les principaux.

L'Administration donna la préférence au projet de M. Bruneel que le Gouvernement fit adopter par la Chambre en 1900 et qui à tous égards méritait cet honneur.

Depuis lors, à dix-huit reprises différentes, ce projet fit l'objet de discussions au sein du Parlement. Il sortit victorieux de ces multiples épreuves.

Sa réalisation commencée avant la guerre fut poursuivie après l'armistice.

Tout à coup, dès le lendemain de l'arrivée au pouvoir de l'honorable M. Neujean, le bruit se répandit que le Gouvernement renonçait à l'exécution de la Jonction.

De fait, il déposa le 13 juillet 1922 le projet de loi actuellement en discussion.

Après avoir pendant un quart de siècle affirmé la nécessité de ce travail, le

Gouvernement déclara qu'il était inutile et il invita le Parlement à se déjuger, à revenir sur tous ses votes antérieurs.

Huit ministres des Chemins de fer ont successivement défendu la Jonction. L'honorable M. Neujean la condamne.

Nous nous garderons bien de dire que le ministre actuel est moins compétent que ses huit prédécesseurs.

Mais lui-même nous en voudrait si nous soutenions que de tous les ministres qui se sont succédé depuis 1900, il est seul compétent. Il serait plus mécontent encore si nous disions qu'il est plus compétent que tous ou que chacun d'eux.

Ce fait est sans exemple dans l'histoire de Belgique depuis 1830. Nous ne saurions assez insister sur le discrédit qu'il jette sur nos institutions parlementaires comme sur l'Administration des Chemins de fer, l'une des principales de nos administrations publiques.

Quelle confiance le public pourra-t-il désormais avoir dans les affirmations du Gouvernement?

Quel crédit pourrait-il attacher encore aux affirmations de l'Administration?

Comment peut-on lui demander de croire aujourd'hui une administration qui vient déclarer qu'elle s'est trompée pendant vingt-cinq ans, que pendant vingt-cinq ans, elle a induit en erreur les ministres qui se trouvaient à sa tête, et le Parlement devant lequel ces ministres ont pris la responsabilité de ses affirmations?

Et c'est au moment où notre régime parlementaire est attaqué si vivement que le Gouvernement prend cette attitude!

Comment ne se rend-il pas compte de la valeur et de la puissance de l'arme qu'il fournit ainsi aux adversaires de ce régime que tous ses efforts, au contraire, devraient contribuer à défendre, à maintenir, à perfectionner, à consolider?

Encore si des événements nouveaux étaient venus modifier la situation du réseau de nos chemins de fer, si des inventions nouvelles étaient venues changer les principes qui doivent présider à son exploitation, si des faits d'expérience étaient venus démontrer que les considérations qui avaient amené les ministres précédents à proposer l'exécution de la Jonction, sont sans valeur!

Mais il n'en est rien!

S'il s'était passé dans le monde des chemins de fer des événements de cette importance, nous ne l'aurions sans doute pas ignoré en 1922, lorsque fut déposé le projet de suppression de la Jonction dont les travaux avaient été poursuivis jusqu'en 1920.

L'Exposé des motifs n'eut pas manqué d'ailleurs de les signaler.

* * *

Mais rien de semblable, ou d'approchant, n'existe dans ce document dont la pauvreté d'argumentation a frappé tous ceux qui en ont pris connaissance. Des affirmations sans preuve, des dénégations sans fondement y foisonnent avec des erreurs de chiffres que nous aurons l'occasion de relever au cours de cette note.

Aussi n'est-il pas étonnant qu'à l'occasion de l'examen en Sections la majorité des membres de la Chambre se soient prononcés contre le projet et en faveur du maintien de la Jonction.

* * *

Le rapport de la Section centrale ne sera pas de nature, pensons-nous, à modifier cette situation.

L'honorable rapporteur n'est pas parvenu à ébranler la conviction des nombreux partisans de la Jonction. Son travail fait suite à l'Exposé des motifs, mais il ne supplée pas à la pauvreté et à l'insuffisance de son argumentation.

Nous n'en faisons pas un grief à l'honorable rapporteur. Une mauvaise cause se défend difficilement, et le talent du défenseur ne suffit pas à la rendre, ni même à la faire paraître bonne.

Les vrais motifs qui font agir les adversaires de la Jonction ne sont pas même indiqués. Nous les ferons connaître plus loin et ils apparaîtront alors dans toute leur indigence,

* * *

La ville de Bruxelles s'est plainte à diverses reprises des inconvénients qui résultent pour elle de l'état des travaux.

Ces plaintes — encore qu'elles soient formulées parfois en des termes excessifs — ne sont pas sans fondement.

Mais rien n'est plus facile — nous le démontrerons — que d'y porter remède, et de mettre la ville à même d'exécuter les travaux de voirie nécessaires. Il n'en coûterait rien à l'État, et la ville recevrait toutes les satisfactions qu'elle peut légitimement réclamer.

La ville de Bruxelles cependant, après avoir à diverses reprises insisté pour obtenir l'exécution aussi rapide que possible de la Jonction, demande aujourd'hui non pas qu'on l'active, ce qui serait rationnel, mais qu'on l'abandonne, qu'on démolisse les travaux déjà exécutés et qui ont coûté des millions!

Son but est de tirer profit des terrains qui deviendraient ainsi disponibles et d'exécuter des travaux de voirie qui dépassent notablement ceux dont il est question dans la convention de 1903 conclue avec l'Etat.

La Chambre dira s'il lui convient de sacrifier ainsi l'intérêt général du pays, qui réclame l'exécution de la Jonction, à l'intérêt particulier et mal compris d'une ville, cette ville fût-elle la Capitale.

* * *

Tout le monde aurait compris que, si la situation financière du pays ne permettait pas d'achever immédiatement les travaux, ceux-ci fussent retardés jusqu'au jour où le Trésor aurait disposé de ressources suffisantes, bien que des sommes considérables aient été consacrées à des travaux qui n'étaient pas plus urgents.

Mais l'abandon d'un travail aussi nécessaire, et qui sera productif de recettes permettant de servir les intérêts des capitaux dépensés et d'amortir ceux-ci en un temps relativement court, ne saurait rencontrer ni l'adhésion de l'opinion publique ni une majorité au sein des Chambres.

*
* *

En vue d'éclairer la Chambre, la Section centrale avait posé diverses questions auxquelles le Gouvernement a répondu.

Nous ne savons par suite de quelles circonstances le rapport de la Section centrale ne les reproduit pas selon l'habitude.

Elles ont cependant leur importance et la Chambre désirera en prendre connaissance. Nous les insérons à la fin de cette note.

* *
*

La présente note rencontrera successivement les diverses objections de l'Exposé des motifs et du rapport de la Section centrale, mais pour l'intelligence complète de la question telle qu'elle nous est aujourd'hui posée, nous avons cru nécessaire de consacrer un premier chapitre au rappel des précédents. Nous pensons que nos collègues nous en sauront gré.

CHAPITRE PREMIER.

Rappel des précédents.

Le rapport de la Section centrale débute ainsi :

Le projet de la Jonction Nord-Midi a fait, pour la première fois, l'objet d'un exposé à la Chambre à l'occasion de la présentation du projet du Budget extraordinaire de 1900. Il a été longuement discuté et à dix-huit reprises la majorité de la Chambre s'est prononcée en faveur de son exécution.

Il n'est certes pas d'un intérêt moindre de constater que de 1895 (époque du commencement des études) à 1921, les huit ministres qui se sont succédé à la tête du Département des Chemins de fer ont tous appuyé et défendu le projet d'établissement d'une Jonction des parties Nord et Sud du réseau à travers l'agglomération bruxelloise.

Cette conviction, fruit d'une étude approfondie de la question, s'était formée chez eux à la lumière des longues et si complètes études faites par les représentants attitrés de l'Administration des Chemins de fer, et notamment des délibérations de commissions constituées par les chefs du Département pour l'examen en son entier du vaste problème de l'amélioration des installations du chemin de fer dans la capitale et autour de celle-ci.

*
* *

Ces trois commissions étaient constituées, non pas de fonctionnaires choisis à raison de l'opinion qu'on leur connaissait, mais à raison de leurs fonctions mêmes, de leurs connaissances spéciales des nécessités de l'exploitation des

gares de Bruxelles, de leur compétence en matière de grands travaux d'aménagement.

Ainsi que le rappelle la note déposée aux Chambres le 28 mai 1909, trois commissions successives furent chargées de cette étude : en 1895, 1897 et 1901.

Chacune de ces commissions était présidée par le chef de l'Administration des Chemins de fer à cette époque directement responsable de celle-ci devant le ministre. Ce chef était alors le secrétaire général du Département. Elles étaient composées respectivement de 3, de 12 et de 19 membres. Vingt-trois hauts fonctionnaires différents ont ainsi été appelés à donner leur avis au sein de commissions.

* * *

Toutes les garanties d'impartialité et de compétence avaient été réunies dans la composition de ces commissions. La dernière, celle de 1901, était composée comme suit :

1° Le Conseil des Chemins de fer tout entier comprenant le secrétaire général, président, et les quatre conseillers et administrateurs, membres du Conseil;

2° Les trois administrateurs des grands services de l'exploitation, des voies et travaux, de la traction et du matériel;

3° Les trois inspecteurs généraux directement adjoints aux administrateurs ;

4° Les directeurs de service de l'exploitation ayant dans leurs attributions les services des gares du Nord et du Midi;

5° Les directeurs de service de la traction et du matériel de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

6° Les trois fonctionnaires techniques ayant plus spécialement dans leurs attributions les questions d'aménagement des gares et d'électricité.

Voici les noms de ces fonctionnaires :

MM. Ramaeckers, secrétaire général, président.
Goffin, conseiller des Chemins de fer, membre.
Blanquaert, conseiller des Chemins de fer, membre.
Cutsaert, conseiller des Chemins de fer, membre.
Hubert, administrateur, membre secrétaire.
Braem, chef de bureau, secrétaire adjoint.

Fonctionnaires adjoints au Conseil, par décision ministérielle en exécution de l'article 11 de l'arrêté royal du 7 juin 1901 :

MM. Garnir, administrateur de l'exploitation.
De Rudder, administrateur des voies et travaux.
Bertrand, administrateur de la traction et du matériel.
Docteur, inspecteur général au service de la traction et du matériel.
Ghilain, inspecteur général à la direction des voies et travaux, précédemment directeur du service des voies et travaux de Bruxelles-Midi.

MM. Tondelier, inspecteur général à la direction de l'exploitation, précédemment directeur de service des voies et travaux à Bruxelles-Nord.

Gérard, ff. d'inspecteur général des services d'énergie électrique du Département des Chemins de fer.

Tridant, directeur de service de l'exploitation de Bruxelles-Midi.

Degraux, directeur de service de la traction et du matériel de Bruxelles-Nord.

Wallenus, directeur de service de l'exploitation de Bruxelles-Nord.

Matthéi, directeur de service de la traction et du matériel de Bruxelles-Midi.

Brunbel, ingénieur en chef, chef du service spécial des gares de Bruxelles.

Van Bogaert, ingénieur principal, ff. de chef du service spécial de travaux et d'études.

Ces membres n'avaient donc pas été, comme il arrive parfois, choisis par le Ministre; c'étaient leurs fonctions, leurs attributions mêmes qui les avaient appelés au sein de ces collèges,

Le problème des améliorations à apporter aux installations du chemin de fer dans l'agglomération bruxelloise était posé en son entier devant eux sans aucune idée préconçue, sans indication aucune quant à la solution qui pourrait avoir la préférence du Gouvernement.

* * *

Ces trois commissions tinrent de nombreuses et longues séances au cours desquelles, ainsi que l'expose en détail la note de 1909, les diverses solutions possibles furent envisagées, discutées par le menu. Elles aboutirent toutes à *l'adoption, à l'unanimité des membres*, du projet qui fut soumis aux Chambres par le Gouvernement et auquel on nous propose, aujourd'hui, de renoncer !

* * *

Les solutions envisagées peuvent être classées en trois grandes catégories :

1° Agrandissement des gares du Nord et du Midi à leurs emplacements actuels;

2° Recul de la gare du Nord dans la direction de Schaerbeek et, même, substitution de la gare de Schaerbeek à la gare de Bruxelles-Nord;

3° Création d'une Jonction directe ou indirecte entre les gares du Nord et du Midi.

Le détail de cet examen et la conclusion qui en est résultée sont développés longuement dans la note de 1909.

Il n'est pas inopportun d'en faire un bref rappel.

* * *

Les deux premières catégories de solutions : agrandissement sur place, recul de la gare du Nord furent, à l'unanimité, reconnues insuffisantes.

Il fut démontré qu'elles étaient onéreuses pour le Trésor, défectueuses pour le service public, nuisibles à la voirie. Pour être développées dans la mesure qui convenait, elles devaient, d'ailleurs, absorber une partie notable du territoire imposable des communes intéressées.

Chose extraordinaire, c'est à l'une d'elles, l'aménagement sur place des gares du Nord et du Midi, qu'on nous demande de nous rallier.

On aurait pu comprendre que le Gouvernement ayant trouvé une solution nouvelle, meilleure que la Jonction, abandonnât celle-ci.

Mais il n'en est rien. C'est une proposition ancienne, examinée et rejetée par tous les fonctionnaires compétents de l'époque, qu'il remet en honneur !

* * *

Après avoir examiné et rejeté également la solution par jonctions indirectes; après avoir étudié ce qui s'était fait, ou était projeté dans nombre de grandes villes, les trois commissions adoptèrent, *à l'unanimité*, le projet consacré depuis par les votes réitérés des deux Chambres.

La commission de 1901 consacra dix longues séances à l'examen de toutes les considérations émises, de toutes les objections formulées au sujet de ce projet.

Le compte rendu détaillé de ces délibérations rapporte les opinions et propositions diverses des membres de la commission, engageant ainsi la responsabilité directe de chacun d'eux. Il forme tout un volume qui a servi de base à la rédaction de la note déposée aux Chambres en 1909.

* * *

La Commission reconnut *unanimement* que cette solution offrait, pour l'exploitation du réseau, les avantages suivants :

1° Transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage permettant d'assurer les besoins sans cesse croissants de l'exploitation;

2° Soudure des parties Sud et Nord du réseau des chemins de fer belges aujourd'hui pratiquement séparées, au point de vue du trafic des voyageurs, par l'interruption entre les deux gares principales de Bruxelles;

3° Simplification énorme de l'exploitation des deux gares par la suppression des manœuvres multiples que comportent la réception, le retrait, le garage, la remise en place et le départ des trains aboutissant à une gare en impasse.

* * *

A côté de ces considérations qui intéressent principalement l'exploitation du réseau, et par voie de conséquence le Trésor même, il en est d'autres, et non des moindres, qui intéressent directement le public.

Dans le système de la Jonction tous les trains, quels qu'ils soient, qu'ils aboutissent à Bruxelles, qu'ils y prennent naissance ou ne fassent qu'y passer, doivent faire arrêt dans les trois gares, du Nord, du Centre et du Midi.

Ainsi les voyageurs au départ de Bruxelles ou à l'arrivée pourront choisir leur point d'embarquement ou de débarquement au plus près de leur domicile ou du lieu où leurs affaires les appellent.

Dans le système actuel des gares en impasse, au contraire, l'habitant de Saint-Gilles devant se rendre à Anvers doit traverser toute l'agglomération pour aller s'embarquer à Bruxelles-Nord. L'habitant de Schaerbeek doit faire le même parcours en sens inverse pour se rendre à Bruxelles-Midi lorsque ses affaires l'appellent à Mons ou à Tournai.

Les habitants de la province qui souvent ne passent que quelques heures à Bruxelles, économiseront un temps précieux en débarquant le matin ou en se rembarquant le soir au cœur de la ville, ou dans la gare extrême la plus rapprochée de l'endroit où ils ont été retenus par leurs occupations.

* * *

Dans le système des gares en impasse, les voyageurs aboutissant à l'une de celle-ci et devant se rendre en un point desservi par des trains partant de l'autre gare doivent, souvent dans une course rapide, traverser toute la ville en subissant parfois les frais, onéreux aujourd'hui, d'une voiture publique.

Au contraire, dans le système de la Jonction, les trains traverseront Bruxelles tout comme ils parcourent un tronçon quelconque de la ligne. Certains d'entre eux pourront même, au lieu de se garer à Bruxelles, continuer leur parcours au delà de l'agglomération, réalisant ainsi une continuité de relations sans changement de voiture.

Les correspondances entre les divers trains seront en outre assurées indifféremment en chacune des trois gares, au mieux des convenances du voyageur.

* * *

A côté de ces voyageurs ordinaires il est une autre catégorie de clients du chemin de fer dont on semble ne pas se préoccuper beaucoup en la circonstance actuelle.

Nous voulons parler des *ouvriers abonnés*.

La note du 28 mai 1909 développe en ces termes les avantages considérables qui résulteront pour ces voyageurs, de la continuité des lignes à travers l'agglomération :

Le nombre des ouvriers venant chaque jour de la banlieue et même de points relativement éloignés, à leur travail dans l'agglomération bruxelloise est énorme. Ces ouvriers de toutes catégories, depuis le manœuvre, le terrassier jusqu'à l'homme de métier spécialisé, doivent souvent traverser une grande partie de la ville pour se rendre de la gare d'arrivée au lieu de leurs occupations. Pour certaines catégories d'ouvriers, notamment les manœuvres, les terrassiers, les ouvriers du bâtiment, le siège du travail est essentiellement variable. Le soir, au départ, ces ouvriers doivent souvent aussi effectuer de longs parcours pour rejoindre leur gare de départ.

Qu'ils aillent à pied, qu'ils empruntent les moyens de transport publics, ces longs trajets

leur occasionnent des pertes de temps notables, des fatigues supplémentaires ou des dépenses trop lourdes pour leur budget.

La création de la Jonction leur permettra d'atteindre en chemin de fer la station la plus rapprochée du siège de leur travail et de réduire ainsi à la fois les pertes de temps, les fatigues de la course ou la dépense du transport.

Et ce résultat considérable leur sera acquis presque sans frais.

C'est un côté de la question qui semble avoir échappé à l'attention du ministre comme de l'honorable rapporteur.

Or le nombre d'ouvriers appelés à Bruxelles par leur travail n'a certainement pas diminué depuis 1909.

* * *

Lorsque l'on examine la question de la Jonction, soit au Parlement, soit dans la presse et même dans le public, il est toujours question, et il n'est souvent question que de l'intérêt de la ville de Bruxelles prétendûment compromis par l'exécution de la Jonction.

Mais la ville de Bruxelles n'est pas seule intéressée à la question. Ce n'est pas dans son seul intérêt que le projet de la Jonction a été conçu, bien qu'il doive en résulter pour elle de sérieux avantages que ses mandataires autorisés ont reconnus à diverses reprises.

La note de 1909 le faisait remarquer déjà :

La province, disait-elle, a le plus grand intérêt à l'exécution de la Jonction Nord-Midi. On pourrait même affirmer que, plus encore que la population de Bruxelles elle en retirera des avantages considérables résultant de la régularité du service des trains dans les gares de Bruxelles, de la faculté de débarquer ou d'embarquer dans l'une quelconque des trois gares, des facilités pour continuer les voyages au-delà de la capitale.

La création de la Jonction, dégageant les gares du Nord et du Midi assurera la régularité, la ponctualité du service des trains dans ces gares.

Or, c'est de la façon dont le service se fait à Bruxelles, qui est en quelque sorte le point d'aboutissement de toutes les lignes principales, que dépend la régularité de la marche des trains sur toutes les lignes du réseau, sur les moindres embranchements en correspondance directe ou indirecte avec les lignes principales.

Si un encombrement se produit à Bruxelles, si la régularité du service est compromise dans ses gares, le retard se répercute sur tous les points du réseau, même les plus éloignés de la capitale.

Faut-il rappeler encore la situation éminemment préjudiciable pour tous qui s'est produite, il y a quelques années, dans tout le pays par l'insuffisance avérée des installations de Bruxelles-Nord? Les trains partaient avec des retards considérables, infligeant à tous les trains, sur les points les plus écartés, des retards d'une ou plusieurs heures, compromettant ainsi les correspondances aux points de coïncidence. N'est-il pas arrivé maintes fois que des habitants de la province, partis de Bruxelles le soir, n'ont pu rentrer chez eux le même jour?

La création de la Jonction, permettant l'organisation d'un service de trains passant tous, tant à l'arrivée qu'au départ, dans chacune des trois gares de la Jonction, procurera aux voyageurs des facilités considérables.

. . . . . .

Nous croyons devoir ajouter ici une observation qui intéresse non pas seulement la population des deux Flandres, des villes d'Ostende, de Bruges et de Gand plus spécialement, mais la population du pays tout entier dont les relations avec les Flandres et la côte maritime sont si importantes.

Le Gouvernement a proposé la création de la ligne directe de Bruxelles-Midi à Gand dans des conditions telles qu'elle puisse être parcourue par les trains les plus rapides et qu'elle puisse être exploitée à l'électricité.

Les Chambres ont été unanimes à approuver cette proposition et la ligne est actuellement en cours d'exécution.

Elle aboutit à la gare de Bruxelles-Midi. Les trains à grande vitesse qui la parcourront emprunteront ensuite la Jonction pour arriver au Nord et, de là, continuer vers Liége, Arlon, voire Anvers.

La ligne assurera ainsi un trafic des plus important.

Mais à quoi servirait-elle si la Jonction n'était pas construite? A quoi servirait d'amener à grande vitesse les voyageurs d'Ostende, de Bruges et de Gand dans la gare de Bruxelles-Midi en impasse et sans grandes lignes de correspondance?

Faudrait-il les obliger à interrompre leur voyage, à traverser la ville et à reprendre ensuite au Nord des trains dont la correspondance ne serait pas assurée?

Evidemment non.

La ligne serait condamnée si elle n'était complétée par la Jonction Nord-Midi.

Ajoutons enfin que, au lieu d'être concentré comme aujourd'hui, par groupes de lignes, dans deux gares principales, tout le trafic de l'agglomération sera réparti sur trois gares convenablement espacées, assurant chacune le service de l'ensemble des lignes aboutissant à Bruxelles.

La situation au point de vue de la généralité des voyageurs sera donc incontestablement meilleure qu'aujourd'hui.

De plus, la création d'un troisième point d'embarquement, au cœur de la ville, évitera l'encombrement des gares du Nord et du Midi, qui, aujourd'hui, les jours de grande affluence, est considérable et le serait bien plus encore dans l'avenir par la progression constante du mouvement des voyageurs.

*
* *

S'il fallait la confirmation de cet intérêt majeur qu'a la province à la réalisation de la Jonction, nous la trouverions dans les déclarations faites au sein des Chambres par les représentants des divers centres d'activité du pays.

Au cours de la discussion du Budget extraordinaire, en séance du 6 août 1903 de la Chambre des Représentants, l'honorable M. Braun disait :

Messieurs, la Chambre est impatiente de voter. Qu'elle me permette cependant de dire deux mots pour justifier mon vote.

La Chambre sait que je suis ingénieur, par conséquent, j'aurais pu prendre quelque part à ce débat. Si je ne l'ai pas fait jusqu'ici, c'est parce qu'il me paraissait tout d'abord que c'étaient les intérêts de Bruxelles qui se débattaient ici. Or, ces intérêts ont été admirablement défendus par les députés de Bruxelles eux-mêmes.

Quoi qu'il en soit, comme députés de province, nous devons désirer que la Jonction Nord-Midi s'exécute le plus tôt possible.

Le Gouvernement vient de faire, et va faire encore des sacrifices très importants pour établir entre Gand et la capitale une ligne directe qui permettra aux voyageurs de faire ce trajet en un temps beaucoup plus court qu'actuellement. Seulement, cette ligne aura comme point terminus la gare du Midi. Or, il est évident que si les voyageurs venant des Flandres, doivent descendre à la gare du Midi, au lieu de descendre comme ils le font aujourd'hui à la gare du Nord, une grande partie des avantages de cette ligne disparaissent.

Je soutiens donc que, pour tous les habitants des Flandres et aussi des autres provinces

dont les lignes aboutissent à la gare du Midi, qui est très éloignée du centre de la ville, l'établissement de la Jonction Nord-Midi, constituera un avantage inappréciable.

Ce sera pour la nouvelle ligne Gand-Saint-Pierre-Bruxelles le complément indispensable.

Indépendamment de toutes les autres considérations qui militent en faveur de ce projet, celle-là seule est déjà de nature à me décider à voter la Jonction Nord-Midi et à repousser l'ajournement.

Comme l'a très bien dit l'honorable M. Lepage, cet ajournement pourrait nous conduire au rejet de la convention avec la ville de Bruxelles, et probablement aussi à la non exécution de la Jonction Nord-Midi à laquelle je tiens particulièrement.

En séance du 27 juillet 1909, M. Braun insistait encore :

S'il est vrai que le projet intérese les Bruxellois, il est, à mon sens, surtout avantageux aux habitants de la province.

Les voyageurs venant des Flandres, par exemple, lorsque la ligne Gand-Saint-Pierre-Bruxelles-Midi sera terminée, seront heureux de pouvoir, grâce à la Jonction, être débarqués en un point plus central.

Pour les trains internationaux, ils n'auront plus en arrivant à Bruxelles à faire aucun changement de machine, ce qui leur fera gagner beaucoup de temps.

Voilà, Messieurs, les considérations principales qui me déterminent à me déclarer partisan du projet du Gouvernement.

Plus récemment, dans la séance du 1er juin 1920, M. Braun, revenant sur ces considérations, les développait dans les termes suivants :

Messieurs, l'agglomération bruxelloise n'est pas seule intéressée, comme on pourrait le croire, à la question au sujet de laquelle l'honorable M. Max vient d'interpeller le Gouvernement.

Les voyageurs qui débarquent à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi n'ont pas à se louer de la situation actuelle, loin de là. Pour ceux qui descendent à Bruxelles-Nord, la plupart ont à faire à pied, chargés souvent de bagages, un trajet fort long avant d'atteindre les sorties; ceux qui débarquent à Bruxelles-Midi sont déposés à une grande distance du centre de la ville.

Les habitants des Flandres, surtout quand sera mise en exploitation la ligne Gand-Saint-Pierre à Bruxelles, pâtiront de jour en jour davantage des aménagements actuels.

Comme député des Flandres, j'ai donc pour devoir d'élever la voix dans ce débat, comme je l'ai fait du reste précédemment chaque fois que la question s'est présentée au Parlement.

Il ne faut pas laisser supposer que les Bruxellois seuls ont intérêt à ce que telle solution soit adoptée plutôt que telle autre.

Ce serait à mon avis en ce moment une dissipation de temps et d'efforts que de remettre en question l'utilité de la jonction Nord-Midi. Rappelons-nous les débats antérieurs relatifs à cet objet et faisons-en la synthèse : les gares du Nord et du Midi sont encombrées; leur exploitation actuelle a dépassé le maximum que leur capacité comporte. Si on ne les transforme pas, elles entraveront tout accroissement de trafic et paralyseront bientôt la vie économique du pays tout entier.

Nous ne mettrons pas en doute cette affirmation dont le bien-fondé saute aux yeux. Aux moins confiants et aux moins observateurs, nous donnerons le conseil d'assister au débarquement des voyageurs sur des quais étroits, impraticables, encombrés de voyageurs et de bagages.

Mais ce ne sont là que les misères que tout le monde voit. Il y a celles que connaissent

seuls les exploitants. N'oublions donc pas qu'une gare encombrée est une gare dangereuse Et, dans le cas qui nous occupe, l'encombrement résulte du grand nombre de manœuvres inhérentes à l'exploitation d'une gare à rebroussement.

Nous venons d'indiquer la cause du mal ; le remède s'indique; transformer autant que possible les gares à rebroussement en gares de passage; ces dernières présentant une capacité pratiquement illimitée, elles satisferont à tous les besoins de l'avenir ; leur exploitation sera aussi moins dangereuse.

Cela est clair, évident; aussi ne conçoit-on pas que la discussion de ce projet doit sans cesse être reprise? J'imagine qu'il faut en attribuer la cause au fait que l'on a perdu de vue le but que l'on poursuit en faisant la jonction. D'aucuns y voient un travail de luxe, mais à ceux-là posons donc la question : Comment transformerez-vous les gares du Nord et du Midi pour les mettre en état de répondre aux besoins du trafic actuel et de celui de demain? En agrandissant l'assiette de ces gares? Mais, d'abord, cela vous coûtera très cher et ensuite vous n'aurez pas fait disparaître la cause du mal, et d'ici une décade vous vous retrouverez devant les mêmes difficultés.

Concluons : il faut relier les gares du Nord et du Midi pour les transformer en gares de passage.

* * *

Nous avons entendu, d'autre part, les représentants autorisés de la ville d'Anvers réclamer avec insistance, à maintes reprises et encore tout récemment, l'exécution de la Jonction.

* * *

Au cours de la séance du 21 août 1908, M. le représentant E. Hubert développait en ces termes l'intérêt qu'a la province à la réalisation de la Jonction :

Je veux examiner un second point qui a une importance considérable et je le ferai aussi brièvement que possible.

C'est la Jonction Nord-Midi. Je voudrais démontrer que ce travail n'est pas somptuaire, qu'il est d'une absolue nécessité, qu'il est surtout intéressant pour les provinciaux et, ce qui va vous étonner le plus, c'est qu'il ne coûtera rien ou plutôt qu'il rapportera plus que l'intérêt et l'amortissement de son coût.

Pour se convaincre qu'il est d'une absolue nécessité, il suffit de considérer l'augmentation des voyageurs en Belgique, augmentation phénoménale depuis quelque temps.

En 1875, nous avions 35 millions de voyageurs. Quinze ans après, nous en avions 64 millions, c'est-à-dire presque le double, et en 1905, nous en avions 145,000,000. Certes, ces chiffres doivent être quelque peu corrigés, car durant cette période de trente ans, si le réseau s'est doublé comme étendue, il faut citer le nombre de voyageurs par kilomètre, et nous obtenons alors cette gradation énorme du nombre de voyageurs par kilomètre : 17.000 en 1875; 23,000 en 1895 et 38,000 en 1905.

Dans cette immense affluence de voyageurs, quelle est la proportion de ceux qui arrivent à Bruxelles.

M. Vandenpeereboom a fait faire une statistique en 1898, qui a constaté qu'environ 25 % de tous les voyageurs débarquent à Bruxelles.

J'ai demandé à l'honorable ministre de bien vouloir me fixer les chiffres pour l'année courante et nous sommes arrivés à un résultat à peu près le même, c'est-à-dire 23 p. c. du nombre total de voyageurs débarquant à Bruxelles.

On a été amené à effectuer des travaux considérables à la gare du Nord parce que la Jonction n'a pas été faite en temps.

Si la Jonction avait été faite il y a dix ans, on n'aurait pas dû effectuer tous les travaux de la gare du Nord et du Midi, car, messieurs, une ligne qui n'a que des gares de passage

et où il n'y a pas de rebroussement prend une activité d'exploitation extraordinaire par rapport à celles qui ont des gares de tête.

M. Vandenpeereboom évaluait — je ne sais si ce chiffre est exact — à 3,000 le nombre des trains qu'il pourrait faire passer par la Jonction Nord-Midi en vingt-quatre heures avec quatre voies et l'on en projette six.

Eh bien, messieurs, si la progression des voyageurs se maintient dans la même proportion, — et elle se maintiendra si notre prospérité ne décline pas, — avant dix ans nous aurons plus de 50 millions de voyageurs qui descendront à Bruxelles. Actuellement, il y en a 38 millions, et si ce chiffre atteint 50 millions, les installations agrandies du Nord et du Midi deviendront absolument insuffisantes. Actuellement, on fait descendre les voyageurs à un demi-kilomètre de la gare et tous les trains qui entrent dans la gare latérale, au Nord comme au Midi, obligent les voyageurs à faire un parcours à pied de 500 mètres, et avec le service des commissionnaires tel qu'il est organisé en Belgique, cela constitue certainement une nuisance considérable.

A la gare centrale, on descendra certainement sur des voies plus allongées et le milieu des trains s'arrêtera vis-à-vis de la porte de sortie. Le travail de la Jonction Nord-Midi est donc d'une absolue nécessité, et si nous ne le faisons pas, malgré tous les aménagements nouveaux que l'on fera aux gares anciennes, dans dix ans nous nous trouverons dans la même situation qu'aujourd'hui et nous devrons recommencer en pure perte les dépenses faites pour l'élargissement du Nord et du Midi et dans des conditions plus désastreuses.

Je dis en même temps que ce travail n'est pas un travail somptuaire. Évidemment, il faudra construire en tunnel. Comment y mettre du luxe? Le travail ne serait somptuaire que s'il était inutile et je viens de démontrer le contraire.

Il est inutile de démontrer, messieurs, que nous rendrons ainsi de grands services aux provinciaux; car, il est certain que les provinciaux constituent, en grande majorité, la clientèle qui alimente les trains de Bruxelles.

M. de Broqueville. — C'est nous qui en profiterons surtout.

M. L. Hubert. — Oui, ce sont les provinciaux, et dans les provinces on commence à voir clair au sujet des travaux que l'on veut exécuter pour développer la prospérité du pays. Ils intéressent donc aussi bien la province que la capitale.

* * *

En séance du 28 juillet 1909, avant qu'il fût devenu Ministre, M. de Broqueville parlait ainsi :

Je tiens à dire pourquoi je compte émettre un vote affirmatif dans la question de la Jonction Nord-Midi. Je reconnais que mes votes, jusqu'ici, étaient plutôt les votes de résignation de l'homme incompétent qui, se trouvant en face de renseignements insuffisants, ne peut que s'incliner devant l'avis de ceux qui assument les responsabilités. Or, je n'aime pas ce genre de votes. Aujourd'hui, par contre, grâce au Département des Chemins de fer, la situation est tout à fait changée, et il me sera possible d'émettre un vote éclairé et raisonné.

Le Département des Chemins de fer vient, pour la première fois peut-être depuis longtemps, de nous fournir une documentation tout à la fois abondante et claire. J'avoue très franchement que c'est cette documentation qui a formé chez moi une conviction, très branlante jusqu'alors.

J'ajoute que si, après avoir émis un vote affirmatif dans le passé, nous émettions aujourd'hui un vote négatif, ce serait à décourager l'excellente initiative prise en cette matière par le Département des Chemins de fer.

Or, je souhaite, au contraire, que tous les Départements ministériels se mettent à l'unisson et que dorénavant, quand il s'agira d'engager des travaux importants, on nous

présente toujours des rapports et des plans aussi bien conçus que ceux qui nous sont soumis dans l'occurrence présente.

La note du Département des Chemins de fer nous signale également ce qui a été réalisé à Dresde, ville qui n'a guère que la moitié de la population de la ville de Bruxelles. Le Gouvernement saxon y a dépensé, non pas 56 millions, mais 85 millions pour créer ce que le Gouvernement nous propose de réaliser à Bruxelles, tant en faveur de la capitale que de la province. Je dis en faveur de la province, car, comme un de mes collègues habitant toujours la province le disait fort bien dans la section dont je faisais partie, c'est la province avant tout qui paraît intéressée à la réalisation de la Jonction Nord-Midi. On pénétrera plus facilement au cœur de Bruxelles et l'on aura l'avantage de pouvoir traverser la capitale et continuer son voyage de l'autre côté sans avoir à changer de voiture.

C'est là un point très important sous le rapport des relations entre les différentes parties du pays. Bruxelles constitue jusqu'ici une solution de continuité dans notre réseau, ce qui doit nécessairement avoir une répercussion fâcheuse sur les relations entre les diverses parties du pays; désormais cette solution de continuité sera supprimée.

Notre regretté collègue feu M. Verhaegen, en séance du 14 mars 1911, déclarait :

Je ne viens pas défendre les intérêts des Bruxellois, car les députés de Bruxelles sont assez nombreux et assez vaillants pour le faire, mais je défends le projet parce que les Gantois, comme tous les provinciaux, ont le plus grand intérêt à ce que la Jonction Nord-Midi soit achevée le plus tôt possible. (*Très bien ! sur plusieurs bancs.*)

Pourquoi une Jonction, en effet? Parce que les réseaux nord et sud du pays sont séparés par une véritable muraille de Chine, avec une poterne malaisée du côté de Cureghem.

*
* *

En dehors du Parlement, nous voyons les Chambres de commerce d'Anvers et de Gand réclamer instamment l'exécution des travaux de la Jonction.

La Chambre de commerce de Gand, notamment, a adressé à M. Neujean, Ministre, en janvier 1922, le document ci-après :

LA JONCTION NORD-MIDI.

Un vœu de la Chambre de commerce de Gand.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Chambre de commerce de Gand, en sa séance du 9 janvier courant, a émis, à l'unanimité de ses membres, un vœu en faveur de la continuation des travaux de la Jonction Nord-Midi. Ce projet a été conçu dans l'intérêt de tout le pays.

C'est un projet essentiellement national qui n'intéresse pas seulement la ville de Bruxelles, mais les quelques deux mille communes reliées au réseau.

L'inéluctable nécessité de ce travail a été démontrée par le rapport de l'Administration des Chemins de fer adressé à la Chambre des Représentants le 28 mai 1909.

Tous les ministres qui ont dirigé le Département des Chemins de fer, depuis quinze ans, MM. Liebaert, Vanden Peereboom, de Broqueville, Helleputte, Segers, Renkin, Poullet, après avoir étudié la question dans toutes ses phases, après avoir connu toutes les diffi-

cultés et toutes les objections, ont été partisans de ce projet et y ont apporté leur contribution pour le réaliser.

Récemment au Sénat, M. Liebaert, Ministre d'État, ancien Ministre des Chemins de fer, auteur de la convention existant entre la ville de Bruxelles et l'Etat, n'hésitait pas à proclamer très haut devant le pays qu'abandonner la Jonction Nord-Midi serait une folie, une insigne folie.

Actuellement, il existe une véritable barrière dans le réseau belge; Bruxelles sépare le Nord et le Midi par une regrettable lacune dans les communications par chemin de fer.

Les habitants de la province d'Anvers, des deux Flandres, les voyageurs arrivant de l'Angleterre et de la Hollande sont arrêtés par cette solution de continuité et ont le plus grand intérêt d'être libérés des difficultés, des irrégularités de service résultant de la non-exécution de la Jonction Nord-Midi.

D'autre part, tous les terrains nécessaires à l'exécution des travaux sont acquis et payés et comportent une dépense d'environ 85 millions de francs.

Les travaux sont entamés du côté de la gare du Midi et leur abandon coûtera des sommes considérables comme indemnités de résiliation aux entrepreneurs.

Si le projet n'est pas réalisé, on devra fatalement exécuter des travaux importants de modification et d'agrandissement aux gares du Nord et du Midi, qui entraîneront des dépenses supérieures au coût de la Jonction et ne constitueront, malgré tout, qu'une solution provisoire.

Vous n'ignorez pas, Monsieur le Ministre, que la progression importante et continuelle du mouvement des voyageurs dans notre pays rendra, dans un avenir peu éloigné, l'exploitation normale des stations terminus du Nord et du Midi matériellement impossible et éminemment dangereuse au point de vue de la sécurité des voyageurs. Tôt ou tard, il faudra arriver à une jonction pour relier les deux tronçons de notre réseau; si le projet actuel est abandonné, on se trouvera devant des difficultés matérielles inextricables et des dépenses excessives.

Les travaux, qui restent encore à exécuter pour réaliser le projet, ont été étudiés dans tous leurs détails.

Tous les documents, les plans, les métrés, les devis estimatifs sont prêts pour la mise en adjudication; les terrains sont acquis et, dans l'état actuel de l'industrie de la construction et en présence du chômage forcé d'une grande partie des ouvriers du bâtiment, on pourrait obtenir une exécution rapide.

Pour toutes ces raisons, Monsieur le Ministre, la Chambre de Commerce de Gand joint ses instances à celles de la Chambre de Commerce d'Anvers pour vous demander, dans l'intérêt de tous le pays, une prompte reprise des travaux actuellement abandonnés.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguée.

Le Secrétaire, *Le Président,*

(S.) M. De Beer, avocat. *(S.)* M. de Smet de Naeyer.

* * *

Feu M. le Sénateur Coppieters constatait, en séance du 3 août 1921, que, chose singulière, alors que tous les ministres qui se sont succédé au Département des Chemins de fer, après avoir étudié la question, se sont déclarés partisans de la Jonction, l'honorable M. Neujean était à peine ministre depuis huit jours que tous les journaux, ceux de Bruxelles surtout, claironnaient que la Jonction était abandonnée. « Je ne prétends pas, ajoutait-il, que la campagne ait été inspirée par l'honorable M. Neujean, mais enfin le fait est là. »

* * *

Nous nous sommes arrêtés quelque peu à cet exposé parce que certains sont trop tentés de faire croire que la Jonction Nord-Midi est une question bruxelloise et qu'elle doit être examinée et résolue au point de vue des seuls intérêts de la capitale.

Il y a quelques mois, nous trouvions dans la presse un entrefilet aux allures d'un communiqué, annonçant qu'une conférence tenue entre MM. Neujean, ministre des Chemins de fer, Max, bourgmestre, et Lemonnier, échevin, avait conclu à l'abandon du projet de Jonction Nord-Midi. MM. Max et Lemonnier apparaissaient là comme les maîtres de la situation. C'était excessif à coup sûr.

* * *

Cependant, si la Jonction présente pour les voyageurs de province un intérêt majeur, si elle ne doit pas être envisagée uniquement au point de vue de la capitale, s'en suit-il qu'elle soit contraire aux intérêts de celle-ci?

Dès l'origine des chemins de fer et jusqu'en ces derniers mois, tous les premiers magistrats de la capitale, et il en fut d'éminents, les porte-parole autorisés de la ville de Bruxelles, la majorité du Conseil communal de celle-ci se sont toujours montrés très désireux de voir relier à travers le territoire de la ville les gares en impasse établies à la limite de celui-ci. Les instances les plus vives furent faites à maintes reprises pour la réalisation de ce projet.

Quelques extraits de la note de 1909 montreront l'intérêt que de tout temps les magistrats et les représentants de la capitale ont attaché à la solution de ce problème.

L'idée d'une jonction à travers la ville de Bruxelles, des parties nord et sud du réseau des chemins de fer et de la création d'une station au cœur même de la ville, date de l'origine même des chemins de fer belges.

En 1836, au moment où il s'agissait de construire la première ligne vers le Sud de la Belgique, Bruxelles-Mons, la ville de Bruxelles, dans une pétition adressée au Gouvernement, réclamait une gare intérieure :

> Si Bruxelles, disait la pétition, n'obtient pas une station dans son enceinte, il est certain que bientôt de nombreuses et brillantes auberges s'érigeront au dehors et retiendront, au grand détriment de celles de la ville, les voyageurs arrivant du Hainaut.
>
> Depuis longtemps, les faubourgs s'agrandissent, et s'enrichissent d'une manière funeste aux intérêts de la ville qui reste accablée sous ses charges.
>
> Il n'est pas moins important pour le trésor de l'État que pour les habitants de la ville, que la station soit aussi rapprochée que possible du centre, qu'elle soit établie dans l'intérieur.

Les Chambres avaient décrété la construction de la partie de la ligne de Bruxelles à Tubize, premier tronçon de la ligne vers Paris. Cette ligne devait aboutir, à Bruxelles, à la station dite des Bogards, située à l'emplacement de l'avenue du Midi actuelle.

La ligne de Malines aboutissait à cette époque à l'Allée Verte.

En 1837, la ville de Bruxelles insistant, une commission d'enquête, présidée par M. le baron de Stassart, appuya la requête par les conclusions suivantes :

Que la route venant de Mons doive être prolongée jusqu'à l'Allée-Verte, c'est une condition que l'on doit nécessairement s'imposer. Il ne peut rester de lacune dans les grandes lignes de Paris vers Anvers et vers Liége.

Si cette lacune existait, il faudrait la combler au plus vite, ne fût-ce que pour le commerce.

Quant à la station des Bogards, nous la croyons utile, indispensable, non seulement dans l'intérêt de Bruxelles, non seulement pour des raisons politiques, mais dans l'intérêt des voyageurs eux-mêmes, surtout si le chemin de fer conduit jusqu'au centre de la ville. Toutefois ce repos à Bruxelles doit être facultatif et non obligatoire.

Cette pétition ne reçut pas de suite, au moins en ce qui concernait la création d'une gare centrale. Mais on établit et on inaugura, le 28 septembre 1841, une ligne de raccordement reliant la gare des Bogards à la gare de l'Allée Verte et à l'emplacement de la future gare du Nord, dont la première pierre fut posée le même jour.

C'était une Jonction Nord-Midi. Pourquoi fut-elle supprimée? Parce que ce raccordement, installé sur les boulevards du Midi et d'Anderlecht, au niveau des voies publiques, présentait d'incessants dangers.

Dès 1855, on en réclamait la disparition et la création d'une ligne convenablement installée et comportant une gare centrale.

Une gravure datant de cette année représente une *Station centrale des Chemins de fer belges proposée pour Bruxelles entre la rue Fossé-aux-Loups et le Marché-aux-Poulets pour le service des voyageurs, postes et télégraphes.*

Elle donne une élévation des bâtiments et une section transversale de la station. Les voies, au nombre de cinq sous la gare, seront établies à un niveau supérieur à celui des rues. Des passages sous voies assurent la continuité de celles-ci.

Nous possédons un exemplaire de cette intéressante gravure. Nos collègues pourront en prendre connaissance.

Un Comité, dans la composition duquel nous trouvons les noms d'Anspach et de Guillery, organisa la propagande pour la création d'une gare centrale.

Les intérêts de la ville de Bruxelles sont si évidents, disait Anspach, qu'il ne paraît pas possible de voir naître une discussion sérieuse à ce sujet.

A l'unanimité, une réunion publique réclama, par un ordre du jour, la création d'une gare au cœur de la ville, alors que la gare existant place Rouppe était déjà bien plus rapprochée du cœur de la ville que ne l'est la gare actuelle du Midi.

Le Conseil communal de Bruxelles, par un vote du 24 février 1856, réclama *la création d'une gare aussi centrale que possible.*

Il adressait au Roi une pétition dont voici un extrait :

.:. Des ingénieurs ont fait les études et présenté les projets d'une station centrale pour voyageurs, à laquelle aboutiraient, au moyen d'un raccordement intérieur, les différentes lignes des chemins de fer dirigées vers la capitale.

Cette conception heureuse a ramené la confiance dans l'esprit des habitants de Bruxelles

et dicté à leurs mandataires légaux un vœu basé sur des considérations de justice, d'équité et d'opportunité qu'ils soumettent à la sagesse et à la haute bienveillance du Roi.

L'exécution d'un pareil projet aurait pour conséquence infaillible de restituer au centre de la ville les éléments de prospérité qui lui échappent et d'étendre, dans un grand rayon, les principes de vie sans lesquels une capitale doit déchoir du rang qui lui est assigné. A ce point de vue, l'intérêt national prête son appui à l'intérêt local, car une légitime ambition doit placer au cœur des Belges le désir d'avoir, pour siège du Gouvernement, une cité qui reflète la splendeur et la richesse du pays.

Votre Majesté a toujours accueilli, avec une bonté qui ajoute à l'éclat de sa justice, les sollicitations qui lui sont adressées pour le bien public. En toute circonstance, elle nous a donné des témoignages de ses nobles et généreuses intentions d'aider à la prospérité de la capitale, de concourir à sa splendeur, de la rendre digne d'un pays qui rivalise par son travail et son activité avec les grands États de l'Europe; sous l'influence des sentiments qu'il connaît au Roi, le Conseil communal se rend, avec bonheur et avec confiance, l'organe des espérances que la population de Bruxelles place dans la puissante intervention de Votre Majesté; il la conjure d'accorder son appui à la réalisation d'un projet que réclament, á un si haut degré, la fortune et l'avenir prospère de la capitale.

Nombreux étaient déjà, à cette époque, les projets de lignes de jonction Nord-Midi avec gare centrale.

Nous citerons notamment les projets de Le Hardy de Beaulieu, Dubois-Nihoul, Goffaux, Denecf, Gérard, Goupy de Quabeck, Carton de Wiart, Evrard, déposés dans le cours des années 1855 et 1856.

En suite de l'avis émis par le Conseil communal, la question fut soumise, à cette époque, à une commission composée de fonctionnaires des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer.

En 1865, les onze députés de Bruxelles déposèrent, au cours de la discussion du Budget des Travaux publics, l'amendement suivant :

Le Gouvernement est autorisé à concéder la construction d'un chemin de fer direct reliant les lignes du Nord et du Midi à travers Bruxelles.

Cet amendement fut rejeté et remplacé par la rédaction suivante proposée par la Section centrale :

Le Gouvernement est autorisé à accorder la concession d'une jonction intérieure entre les lignes du Nord et du Midi, à Bruxelles, en la combinant, autant que possible, avec l'assainissement de la Senne.

Divers projets de jonction virent encore le jour vers cette époque, en 1865, 1866 et 1867, notamment les projets Keller, Demasy-Lacroix et Pauwels.

Mais la préoccupation dominante à cette époque fut le voûtement de la Senne et la création des boulevards centraux.

Les projets des chemins de fer dressés à cette époque prévoyaient une jonction devant livrer passage non seulement aux trains de voyageurs, mais aussi à ceux de marchandises.

C'est pour cette dernière raison que la Commission spéciale d'études instituée par le Gouvernement conclut à la création d'un raccordement extérieur, c'est-à-dire du chemin de fer de ceinture-Ouest actuel

Le 2 septembre 1872, se tint à l'Hôtel-de-Ville de Bruxelles une séance solennelle d'installation du Conseil communal nouvellement élu.

Voici ce que disait M. le bourgmestre Anspach au nouveau Conseil qu'il installait dans ses fonctions :

... Il est impossible, en effet, de méconnaître que notre cité, sous l'influence de longues années de paix et de prospérité et aussi sous le coup des événements extérieurs, ne tende avec une incroyable énergie à prendre sa place parmi les plus belles et les plus importantes des villes d'Europe.

Favoriser cette transformation, prendre les mesures qui en assurent la marche rapide et régulière, *en concentrer le plus possible les bienfaits dans la ville proprement dite*, tel est le rôle important du nouveau Conseil.

L'Administration de 1866, celle qui a décrété l'assainissement et l'embellissement de la ville basse, aura contribué pour une large part à cette transformation. L'Administration actuelle a peut-être un plus grand programme encore à remplir.

On peut, dès à présent, en citer les points principaux, car ils ont pour eux l'autorité que donne l'assentiment unanime de ceux qui s'occupent de l'avenir de notre commune.

Compléter dans une large mesure le système de la distribution d'eau, créer une bonne viabilité entre le haut et le bas de la ville, transformer la partie nord du quartier Léopold, obéir *enfin à un vœu déjà ancien du Conseil, et obtenir la création d'une gare intérieure, tout au moins pour voyageurs :* ce sont là des entreprises tout à fait dignes des études de la première assemblée communale du pays.

A côté de ces intérêts matériels, *qui pourront probablement être satisfaits sans charges importantes pour le trésor communal, parce qu'ils présentent le caractère de dépenses productives*, il est un intérêt moral du premier ordre, etc....

* * *

On le voit, la question est loin d'être nouvelle, elle se pose depuis les origines du chemin de fer et toutes les autorités compétentes se sont toujours prononcées dans le même sens, pour la Jonction.

* * *

En 1887, dit la note de 1909, la question revint encore devant le Conseil communal. M. Finet fit ressortir l'immense avantage qu'il y aurait pour la ville de Bruxelles à avoir une gare intérieure.

M. le bourgmestre Buls reconnut que M. Finet était dans le vrai. M. l'échevin Vauthier fit remarquer que dans le personnel technique des chemins de fer il y avait des divergences sur la création d'une gare intérieure et qu'il fallait que la ville de Bruxelles intervînt énergiquement pour faire pencher la balance de son côté. Enfin, M. Janson, qui était membre du Conseil communal à cette époque, disait : que sans avoir eu l'occasion d'étudier la question, il lui paraissait évident que l'avantage pour Bruxelles d'avoir une gare intérieure serait considérable et que des démarches devaient être faites en vue de l'obtenir.

Il faut noter qu'à cette époque le réseau des chemins de fer de l'État était en quelque sorte encore rudimentaire. Il s'est développé depuis dans des proportions énormes par des reprises de lignes et par la construction de nombre de lignes nouvelles.

Le mouvement sur les voies ferrées a atteint, aujourd'hui, des proportions absolument inespérées.

Le développement du trafic a, dans ces dernières années surtout, rendu la Jonction directe pour le service des voyageurs absolument indispensable, de simplement désirable qu'elle pouvait paraître naguère.

. . . . . .

Les adversaires du projet invoquent contre celui-ci le tort que sa réalisation causerait à l'esthétique de la ville et aux finances communales par la disparition de nombreux immeubles de rapport.

Dans la partie aérienne du tracé, entre l'église de la Chapelle et le boulevard du Midi, la ligne traverse un quartier modeste, sans caractère et de valeur relativement faible. Dans la majeure partie de ce parcours, elle passe au cœur des pâtés de maisons, entre la rue des Ursulines et la rue de la Chapelle, ou entre la rue de Terre-Neuve et l'avenue du Midi. Elle n'y occupe que des cours ou des impasses étriquées et la disparition de celles-ci ne peut qu'être désirable.

Les maisons supprimées sont relativement peu nombreuses et du reste d'assez faible valeur.

Dans toute la partie où la ligne est en souterrain, depuis l'église de la Chapelle jusqu'au boulevard Botanique, soit sur les deux tiers environ de la longueur totale, les immeubles surmontant le tunnel pourront ou bien être conservés ou, s'ils sont démolis pour l'exécution des travaux, pourront être reconstruits après achèvement de ceux-ci. Les maisons qui seront reconstruites auront, on n'en peut douter, une importance bien plus grande que les constructions actuelles et apporteront ainsi aux finances communales des ressources nouvelles.

Entre la rue de la Collégiale et le boulevard Botanique, la construction de la ligne se concilie entièrement avec les projets de la ville de Bruxelles pour l'aménagement du quartier Sainte-Élisabeth. Le plan d'ensemble de la Jonction montre cet aménagement ;

Les immeubles existant dans cette partie du tracé seront ou conservés ou reconstruits après exécution du souterrain. Il n'y aura donc pas, comme on l'a dit, suppression de plusieurs centaines de maisons.

Le travail de la Jonction permettra de réaliser immédiatement, et presque sans frais pour la ville, l'alignement nouveau décidé pour la rue Pachéco. Il facilitera, en outre, en la préparant en quelque sorte, la réalisation par la ville de ses importants projets de transformation du quartier.

Il n'en peut donc résulter que des avantages pour la ville de Bruxelles.

On objecte encore que le travail va modifier profondément une partie importante de la ville de Bruxelles, au cœur même de celle-ci.

Cette transformation ne peut qu'être très heureuse pour la splendeur de la ville en même temps que pour les finances communales.

Depuis trente ans, la question des communications nouvelles à établir entre le bas et le haut de la ville est à l'étude. Bien que, depuis très longtemps, l'Administration communale se fût ralliée au projet Maquet, la réalisation de celui-ci restait toujours problématique, l'opération devant se solder en perte.

Le projet de Jonction avec halte centrale, en intéressant l'État à la transformation du quartier, a rendu celle-ci réalisable sans qu'il en coûte à la ville de Bruxelles d'autres frais que ceux des travaux de voirie proprement dits, pavages et canalisations, c'est-à-dire une dépense infime.

Sans la Jonction, cet aménagement ne se fut certes réalisé de longtemps, peut-être même jamais.

Et dans l'avenir quelle source de profits pour les finances communales !

Réduite aux dispositions qui font l'objet de la Convention de 1903, la halte centrale n'occupe plus qu'une très faible partie de la surface du quartier.

Mais cette emprise sur la surface bâtie n'entraîne évidemment pas une diminution des impositions.

Les propriétés du quartier ont aujourd'hui une valeur réduite. La création de belles et larges artères et surtout d'une halte au cœur de la ville, donnant un mouvement journalier de 50,000 voyageurs et plus à l'arrivée et au départ, augmenteront dans d'énormes proportions la valeur des propriétés riveraines, les quintupleront souvent, les décupleront parfois,

et cette prospérité rejaillira sur les rues avoisinantes. Les impositions et les recettes de toute nature se ressentiront favorablement pour la ville de cette prospérité.

Dans la séance du 5 mai 1900 de la Chambre des Représentants, l'honorable M. Grimard, alors conseiller communal de la ville de Bruxelles, aujourd'hui échevin des Finances de la capitale, disait :

. . . . . .

» J'ai voté en section le crédit demandé pour la Jonction de la gare du Midi à la gare du Nord avec gare centrale. Depuis longtemps, on a démontré l'insuffisance des installations des gares de Bruxelles, et tout le monde connaît les difficultés avec lesquelles l'Administration est aux prises, à cause de l'abondance des lignes qui partent des gares de Bruxelles.

» Faut-il maintenir les deux grandes gares actuelles en les améliorant et en maintenant entre elles une solution de continuité, ou bien convient-il, au contraire, de les transformer en gares de passage avec une gare centrale?

» Voilà les deux questions qui se posent et le Gouvernement les examine avec la plus grande attention dans sa note préliminaire. Je crois que les arguments qu'il invoque auront convaincu la majorité de la Chambre.

» En effet, la solution à laquelle il se rallie est celle qui offre le plus d'avantage au point de vue des intérêts du public, au point de vue des intérêts d'une meilleure exploitation, enfin, dans un intérêt pécuniaire bien entendu. (*Interruption.*)

» S'il est contestable, vous le contesterez. Mais, je ne pense pas que vous le contestiez, puisque vous-même paraissez préconiser un autre projet de Jonction de gares qui résoud la première question que je soulève, dans le sens que je viens d'indiquer; ce point admis, une autre question se pose, celle de savoir précisément pour quel projet il faut se prononcer. Faut-il se prononcer, par exemple, pour un projet dont je fais une mention spéciale, le projet de M. Dumortier dont les membres de la Chambre viennent tout récemment d'être saisis directement par l'auteur? Faut-il, au contraire, admettre le projet du Gouvernement? J'avoue qu'à cet égard je n'ai aucune compétence technique. Ce que je sais, cependant, c'est que de l'étude comparative des projets, étude forcément hâtive à laquelle nous avons procédé en Section centrale, j'ai gardé cette impression que, au point de vue esthétique, le projet opposé à celui du Gouvernement et dont il nous a été donné connaissance, était absolument désastreux — je parle du projet qui place la gare centrale à Molenbeek — et que, au point de vue des recettes éventuelles que l'État pourrait faire, on aboutirait à des conséquences beaucoup moins rémunératrices que celles qu'on pourrait obtenir avec une gare centrale qui se placerait au quartier de la Putterie, comme le propose le Gouvernement. »

L'honorable M. Woeste ayant formulé une proposition d'ajournement du crédit sollicité par le Gouvernement pour l'exécution de la Jonction Nord-Midi, l'honorable M. Grimard se prononça formellement contre cette disjonction.

La proposition de disjonction de l'honorable M. Woeste fut rejetée par la Chambre, par assis et levé. à une très grande majorité.

L'année suivante, au cours de la discussion d'une interpellation de M. Lepage sur l'état de la question de la gare centrale de Bruxelles, M. Liebaert, ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, fut amené à exposer les avantages que la halte centrale présente pour la ville de Bruxelles et l'intérêt considérable qu'avait celle-ci à s'entendre avec l'État pour en assurer la réalisation. Et il concluait ainsi :

« L'honorable M. Lepage m'a reproché de mettre en pratique la maxime de Talleyrand : « la parole est donnée à l'homme pour cacher sa pensée ». Ce reproche est immérité et, pour vous en donner tout de suite la preuve, je ferai connaître toute ma pensée et je résumerai tout ce que je viens de dire dans la formule très claire que voici : ou la gare centrale se fera avec le concours de la ville de Bruxelles ou elle ne se fera pas.

» Veuillez donc vous pénétrer une bonne fois de cette vérité que nos intérêts ne sont pas contradictoires, qu'ils sont communs, au contraire, et qu'ils doivent s'harmoniser à

peine de ne pouvoir obtenir satisfaction ni du côté de la ville, ni du côté du Gouvernement.

Il est des occasions qui ne se présentent qu'une fois. Celle-ci était attendue par la capitale depuis 1837. J'ai réussi au prix de mille efforts, que l'honorable M. Lepage semble avoir oubliés, à obtenir en faveur du projet les suffrages de la Législature; je me suis appliqué à en faire ressortir tous les avantages pour la ville, mais il m'est impossible de faire plus et je ne puis pas la contraindre à en profiter : *Beneficium invito non datur.*

Cependant il faut sortir de la situation actuelle et, pour moi, il n'y a qu'une issue, c'est un accord complet entre la ville de Bruxelles et le Gouvernement.

J'ai dit.

* * *

Ces négociations que M. le Ministre Liebaert appelait de tous ses vœux, cet accord entre la ville de Bruxelles et le Gouvernement qu'il déclarait indispensable dans l'intérêt des deux parties, se réalisèrent enfin et aboutirent à la Convention du 7 avril 1903, approuvée par les Chambres.

. . . . . .

. . . . . .

Cette convention a été diversement appréciée. Il serait difficile de soutenir qu'elle n'est pas avantageuse pour la ville de Bruxelles.

Dans la séance du Sénat en date du 20 août 1903, M. le sénateur Wiener l'a longuement analysée et défendue. Il a fait ressortir en ces termes les grands avantages qui en résulteront pour les deux parties, tant pour la ville de Bruxelles que pour l'État.

. . . . . .

... On a prétendu que le projet a été adopté par surprise; on a affirmé qu'il n'a pas été précédé de négociations sérieuses.

Dans la séance d'hier, l'honorable M. Hanrez, se montrant plus sévère encore pour les signataires de cette Convention, disait que celle-ci a été signée le couteau sur la gorge...

M. Hanrez. — Ce n'est pas un reproche que j'adresse au Conseil communal de Bruxelles, mais à l'État.

M. Wiener. — Je suis très heureux de cette interruption, car il faut convenir que, au Conseil communal de Bruxelles, la Convention a été sérieusement examinée. Et, dans sa séance du 23 avril 1903 — fait qui est rare dans les annales d'un conseil communal aussi important — il y a eu unanimité des membres libéraux, cléricaux et socialistes pour voter cette Convention...

M. Hanrez. — Le couteau sur la gorge comme je l'ai déjà dit!

M. Wiener. — C'est une erreur absolue. Il n'est pas permis de dire que ces honorables conseillers communaux se laissent mettre le couteau sur la gorge, selon votre expression, lorsqu'il s'agit de traiter des intérêts les plus importants de la capitale. En fait, votre allégation est absolument inexacte. Il y a eu discussion approfondie des sections réunies d'abord et, ensuite, du Conseil en séance publique.

C'est après ces discussions que les hommes sérieux et réfléchis qui composent le Conseil communal de Bruxelles ont donné leur pleine et unanime adhésion à la Convention et ont félicité le Collège du résultat de ses longues et laborieuses négociations.

Voilà pour ce qui concerne la ville de Bruxelles.

M. Hanrez dit qu'il n'a pas de reproche à adresser au Conseil communal de Bruxelles, mais bien à l'État. Il faut être juste, et je tiens à déclarer que cette Convention présente ceci de favorable : c'est qu'elle est utile aux deux parties. C'est une véritable transaction, et,

comme toute transaction, elle est le résultat de concessions réciproques faites par les deux parties dans le but d'aboutir à une conclusion heureuse pour tous les intérêts en cause.

. . . . . .

La Convention qui est soumise à notre approbation tient compte des observations de la ville; elle facilite l'exécution de tous les travaux, de ceux de la ville et de ceux de l'État.

. . . . . .

Je dis, Messieurs, et ce sera ma réponse à l'honorable M. Hanrez, que nous nous trouvons devant une Convention que j'appellerai, à certains points de vue, une Convention modèle, car elle satisfait les deux parties. Les deux parties étaient immobilisées. Le désir de la ville était de transformer un quartier et elle ne bougeait pas, bien que, comme je vous l'ai montré, la nécessité de cette transformation s'imposât. L'État, de son côté, voulait établir une Jonction entre le Nord et le Midi et il ne bougeait pas davantage.

Et, avec tout le respect que je dois à ces deux pouvoirs publics, l'État d'une part, la ville d'autre part, je suis bien obligé de dire qu'ils se regardaient comme deux chiens de faïence. *(Rires)*

Personne ne mettait la main à l'œuvre. Pourquoi? Parce que l'État, étant maître de la grande voirie, disait qu'il avait le droit d'imposer son tracé et surtout parce qu'il ne voulait pas commencer ses travaux après que la ville aurait commencé les siens.

En effet, si la ville commençait les expropriations, il en résulterait une plus-value des propriétés de ce quartier au détriment de l'État qui aurait payé des sommes considérables pour les immeubles dont il avait besoin. Si l'État avait entamé les expropriations avant la ville, c'est au détriment de celle-ci que la plus-value se serait produite.

Et alors est intervenue cette Convention utile aux deux parties et tout spécialement à l'État qui obtient le bénéfice de l'expropriation par zones dont la ville seule peut légalement se servir.

De son côté, la ville est garantie contre tous risques et cette garantie l'État la lui devait. En effet, la ville prête un concours sérieux à l'État, et, de son côté, elle a modifié un autre quartier, celui de la rue Courbe, pour lequel l'État n'intervient pas.

. . . . . .

M. Liebaert, Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, commentant aussi la Convention, disait dans cette même séance :

. . . . . .

L'honorable chef du cabinet et moi, étudiant la réalisation de la gare centrale, nous nous sommes convaincus qu'il était moralement, administrativement impossible d'exécuter ce grand travail au cœur de la capitale sans nous trouver d'accord avec son édilité. Aussi, lorsqu'en 1902, l'honorable M. Lepage m'adressa une interpellation au sujet du retard que subissait l'exécution du projet voté en 1900, je lui répondis en lui démontrant la nécessité d'une entente

J'ai indiqué, dès ce moment, les grandes lignes de la convention à conclure et j'ai été assez heureux de voir la ville de Bruxelles se rendre aux bonnes raisons que mon honorable collègue des Finances et moi lui avons mises sous les yeux.

L'honorable M. Hanrez nous dit que cette Convention a été votée le couteau sur la gorge.

M. Hanrez. — Permettez-moi, Monsieur le Ministre, de vous rappeler que vous avez imposé à la ville de Bruxelles la solution de la Jonction que vous veniez de faire voter par le Parlement.

M. Liebaert, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Permettez : J'ai obtenu de la Législature le vote de la Jonction par le cœur de la ville de Bruxelles, mais la question de la gare centrale était tenue en suspens, car la Jonction pouvait se faire sans arrêt au centre, l'exécution du travail en aurait même été rendue plus facile et il en serait résulté pour la ville de Bruxelles une économie de territoire; aussi n'ai-je pas caché, lors

de l'interpellation de l'honorable M. Lepage, que la gare centrale ne se ferait pas si la ville de Bruxelles ne le désirait pas; j'ai même été plus loin et j'ai déclaré nettement : la gare centrale se fera avec le concours de la ville de Bruxelles, ou elle ne se fera pas.

La ville de Bruxelles — et je le comprends à merveille — s'est rendu compte de l'immense avantage qui lui reviendrait de la création au cœur de la cité d'une gare centrale, déversoir continu d'une multitude de voyageurs qui rayonneraient dans les principales rues de la ville, et elle s'est montrée disposée à entrer en négociations. Celles-ci ont abouti à un traité qui a trouvé son expression dans la convention du 27 avril, reproduite en annexe dans la note préliminaire du budget.

D'après l'honorable M. Hanrez, elle aurait été votée par la ville de Bruxelles le couteau sur la gorge. C'est une erreur complète. Mon honorable collègue des Finances et moi, nous n'avons pas l'habitude de manier cet instrument (*sourires*) et je ne pense pas, d'autre part, que l'honorable M. De Mot et l'honorable M. Leurs, avec qui nous avons négocié, soient hommes à se laisser faire. Les intérêts des deux parties en cause ont été débattus en pleine liberté et c'est sans aucune contrainte que nous avons eu la bonne fortune de nous entendre le mieux du monde. Il n'en pouvait être autrement, et le motif en a été indiqué très justement par l'honorable M. Wiener : c'est que nous avions un intérêt égal à nous entendre.

La Convention est bonne, parce qu'elle est faite sans arrière-pensée de lucre de l'un au détriment de l'autre; elle est, dans une mesure égale, avantageuse aux deux parties, et elle réalise ainsi la condition que M. Malou disait indispensable à toute convention.

. . . . . .

Déjà, dans la séance du 31 juillet 1903, M. le représentant Lemonnier s'était exprimé au sujet de cette Convention dans les termes ci-après :

Messieurs, j'avais demandé la parole pour défendre la convention conclue entre l'État et la ville de Bruxelles, mais comme personne ne l'attaque et que, dès lors, tout le monde l'admet en principe, il est absolument inutile de venir la défendre, elle se défend d'elle-même par ce fait que tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il faut faire la Jonction du Nord au Midi et, en la faisant, établir un point d'arrêt au centre de la ville de Bruxelles.

Nous verrons plus loin comment et pourquoi l'honorable M. Lemonnier a changé d'avis, mais ses raisons ne sont pas les nôtres et l'honorable membre ne peut nous reprocher d'être restés fidèles aux nôtres qui étaient aussi les siennes en 1908.

*
* *

M. le sénateur Goblet d'Alviella avait, en séance du Sénat du 19 août, également appuyé le projet :

. . . . . .

... Il y a deux ans, disait-il, j'ai combattu ici, non pas l'idée de la Jonction, mais le projet du Gouvernement. Comme je l'ai expliqué au Sénat, j'étais surtout déterminé dans mon opposition par ces deux considérations : que le plan de la gare centrale avec ses développements allait créer au centre de la capitale un quartier improductif et qu'il ne donnait à la ville de Bruxelles aucune des compensations auxquelles elle avait droit. Sur ces deux points, satisfaction a été donnée par le maintien des gares du Midi et du Nord sur leur emplacement et avec leur importance actuelles, par la réduction de la gare centrale aux proportions d'une halte, enfin par l'intervention du Gouvernement dans les frais de la transformation du quartier

Il est incontestable que cette jonction est désirable non dans l'intérêt de Bruxelles ou

de l'agglomération bruxelloise, mais dans un intérêt général. Si tout le monde risque sa vie chaque fois qu'on prend un train à la gare du Nord en son étranglement actuel, ce sont surtout les étrangers, les provinciaux qui ont intérêt à pouvoir traverser directement Bruxelles soit pour se rendre d'un point du pays à l'autre, soit pour y descendre au centre du quartier des affaires. Cependant, grâce aux combinaisons qui ont prévalu, Bruxelles y trouve son avantage et, sous ce rapport, j'aurais mauvaise grâce à répudier une convention qui, chose rare, non seulement a mis d'accord M. le Ministre avec les défenseurs des intérêts de la capitale, mais encore a été votée par tous les partis qui y sont représentés.

*
* *

Le 4 août 1908, M. le représentant Wauwermans, conseiller communal de Bruxelles, disait, au cours d'une interpellation adressée à M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes :

. . . . . .

... En ce qui concerne la ville de Bruxelles, je dirai très franchement et après mûre reflexion, que la gare centrale, établie au cœur de la ville, dans le quartier de la Putterie, est de nature à apporter à la capitale une source de richesse et de prospérité.

M. Liebaert, *Ministre des Finances*. — C'est de toute évidence, on peut l'affirmer sans réflexion ; aussi la Ville de Bruxelles a-t-elle insisté pour avoir la gare centrale.

M. Wauwermans. — Je pense que, à cet égard, la ville de Bruxelles aura à se montrer reconnaissante envers le Gouvernement à raison de l'exécution de la gare centrale et des nombreux millions qui seront dépensés à ces frais sur son territoire. Mais je subordonne cette ordonnance à une condition : il faudra que ces travaux soient menés rapidement et qu'en en finisse avec la période de tatonnements et d'hésitations : *Bis dat qui cito dat.* La ville de Bruxelles devra se montrer reconnaissante, parce que, au lieu des quartiers sordides, couverts de masures et peu productifs d'impôts, elle possèdera, au centre nouveau de la ville transformée, là où il n'y avait ni monuments ni souvenirs à conserver, un quartier doté de larges rues, de grandes avenues, un quartier bien moderne, matière imposable, dans des proportions autrement considérables qu'aujourd'hui. Elle aura, de son côté, des sacrifices à s'imposer. S'il devait y avoir quelque inconvénient, quelque dommage passager à subir à cet égard, il est certain que la recette serait suffisamment importante pour faire oublier ces ennuis, mais j'ajoute : à condition que l'on agisse rapidement et sans hésitation.

*
* *

Au cours de la discussion du Budget extraordinaire de 1908, M. le représentant Lemonnier, Échevin des Travaux publics de la ville de Bruxelles, insistait encore dans les termes suivants en s'adressant à M. le Ministre des Chemins de fer :

Je viens vous demander de pousser vos fonctionnaires à hâter l'étude de la Jonction Nord-Midi. On a dit que c'est une excellente chose...

M. Helleputte, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — C'est vrai !

M. Lemonnier. — ...mais si vous arrivez à ne réaliser le projet que dans quinze ans, je préférerais vous le voir abandonner.

. . . . . .

M. Lemonnier. — Je répète que je préfère que l'on abandonne la Jonction Nord-Midi si on ne la réalise que dans dix ou quinze ans, mais du train dont vont les choses, dans

quinze ans on n'aura encore rien fait. Je crois être l'interprète de l'opinion publique bruxelloise en insistant à nouveau pour que le Gouvernement hâte l'exécution du projet.

Dans une interruption, l'honorable M. Lemonnier ajoutait :

« Il faut que la Jonction Nord-Midi se fasse rapidement, c'est une question des plus importantes ».

* * *

En 1908 l'honorable M. Lemonnier trouvait donc que la Jonction ne se faisait pas assez vite. Aujourd'hui il trouve qu'elle ne doit pas se faire du tout. « Comment en un plomb vil l'or pur s'est-il changé ? »

* * *

Enfin, au cours de la discussion au Sénat de ce même Budget extraordinaire, M. le sénateur De Mot, bourgmestre de la ville de Bruxelles, défendait ainsi le projet de Jonction et la création de la halte centrale :

» ...L'honorable rapporteur de notre Commission du Budget extraordinaire a bien voulu rappeler, à la dernière séance, que la majorité de ses collègues avait émis l'avis qu'il fallait renoncer à la gare centrale; il a ajouté que les membres de la Commission n'étaient pas entêtés, et que, si le bourgmestre de Bruxelles voulait leur démontrer que la gare centrale est nécessaire, ils changeraient d'avis. Pourquoi le bourgmestre de Bruxelles? Le Ministre des Chemins de fer était là, mais l'interpellation est flatteuse et je n'éprouve aucune répugnance à y répondre.

» Déjà en 1887, sur une motion de l'honorable M. Finet, le Conseil communal émettait l'avis qu'une gare centrale était indispensable à Bruxelles. Il était question, alors, de la placer rue d'Isabelle. En 1903, intervint une convention entre la ville et l'État, convention qui consacrait l'établissement d'une gare centrale ; *elle fut votée à l'unanimité par le Conseil communal. Voilà l'opinion de la capitale !* Quels en sont les motifs? Ils sont résumés dans un discours de notre honorable collègue, M. le Ministre d'État Vandenpeereboom, alors qu'il était Ministre des Chemins de fer.

» Il expliquait — et la Chambre partageait sa manière de voir — que les grandes gares à rebroussement sont une nuisance et rendent l'exploitation sinon impossible, du moins très difficile ; car, en effet, les trains sont doublés, puisque chaque train doit entrer et sortir.

» L'honorable M. Vandenpeereboom exposait que, depuis vingt-cinq ans, on avait toujours agrandi la gare du Nord au détriment de la commune de Saint-Josse-ten-Noode et la gare du Midi au détriment de Saint-Gilles. Il disait : dans quelques années les gares seront encore trop petites parce que ce sont des gares à rebroussement. Il n'y a qu'un seul moyen d'y remédier : c'est de convertir les gares à rebroussement de Bruxelles en gares de passage par la Jonction Nord-Midi. De cette manière, les trains vers le Nord se formeront à Forest et traverseront Bruxelles et les trains vers le Midi se formeront au Nord en traversant également la ligne de jonction. Beaucoup partageaient son avis, car un chemin de fer de ceinture ne ferait que compliquer et aggraver la situation. Il faut nécessairement deux gares de passage, aux lieu et place des gares à rebroussement.

» La Jonction étant indispensable, Messieurs, était-il admissible que Bruxelles fût traversé dans toute sa longueur par un chemin de fer, sans qu'il y eût une halte sur cette ligne. La capitale serait donc la seule commune du pays dans ce cas. Vous direz qu'actuellement le chemin de fer ne passe pas sur son territoire. Soit, mais quand il y passera, il serait inouï qu'il n'y eût pas de gare.

» Donc, Messieurs, Bruxelles n'a pas de gare; il serait inadmissible que nous n'en n'eussions pas, alors que notre territoire serait traversé par le chemin de fer ?

» Je dis que la gare centrale est non seulement d'une nécessité pratique pour l'exploitation, mais qu'elle est également indispensable pour la capitale et pour le pays tout entier ». *(Approbation).*

On ne peut résumer mieux les considérations qui justifient la Jonction et les grands avantages qui résulteront pour la Ville de Bruxelles de la création d'une halte au cœur de la capitale.

Cette argumentation du premier magistrat de la ville de Bruxelles, venant après les instances répétées du Conseil communal, à diverses époques depuis 1836, renouvelant la campagne menée naguère par feu Jules Anspach, confirmant le vote unanime émis par le Conseil communal de Bruxelles en 1903 en faveur de la création de la halte centrale et couronnant en quelque sorte les déclarations faites au sein des deux Chambres par les mandataires autorisés de la capitale, prouve de façon irréfutable l'intérêt considérable que la ville de Bruxelles attache à la création de la Jonction Nord-Midi avec halte centrale au centre de la capitale.

* * *

M. Buls, qui a mené pendant tant d'années une lutte de tous les instants pour l'embellissement de la ville, écrivait en 1911, à l'un des journaux bruxellois qui menait campagne contre la Jonction :

La réponse à vos questions est bien simple :

1° C'est une faute de remettre constamment en question la réalisation des projets soigneusement étudiés par des spécialistes compétents et adoptés par les Chambres et le Conseil communal;

2° Je partage absolument les avis de MM. de Broqueville, Vandenpeereboom et Coppieters et je n'ai rien à ajouter à leurs excellents arguments.

. . . . . .

* * *

Dans ces derniers temps, en séance du 1er juin 1920 de la Chambre des Représentants, l'honorable M. Lemonnier, qui n'avait pas encore abandonné ses idées de 1903, proclamait en ces termes les avantages que procurera à la ville de Bruxelles la création d'une halte centrale au cœur même de la capitale :

Messieurs, si les avantages à recueillir de la Jonction Nord-Midi sont en proportion de l'importance des débats qu'a soulevé la question et du nombre des discours qu'elle a suscités, la ville de Bruxelles n'aura qu'à se louer du résultat. En ce qui me concerne, c'est la douzième fois que je prends la parole à la Chambre sur cette question. Le projet de Jonction Nord-Midi s'est trouvé dans le portefeuille des différents ministres des Chemins de fer qui se sont succédé depuis vingt ans. Au bout de quelque temps, tous ces ministres ont été convaincus et tous se sont déclarés partisans du projet. Je suppose qu'ils ont été convaincus par l'éloquence de l'éminent auteur de ce projet, ainsi que par les arguments qu'il a fait valoir. Tous ces ministres sont arrivés ensuite à faire partager leurs vues par la Chambre et celle-ci a exprimé son avis formel dans l'ordre du jour du 15 mars 1911.

Aujourd'hui la question est remise en question parce que la Section centrale a émis l'avis qu'il n'y avait pas lieu de continuer les travaux.

M. Poullet, *Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.* — Elle n'a pas émis un avis formel.

M. Lemonnier. — L'honorable M. Carton de Wiart propose de renoncer à la halte qui est proposée.

M. Huysmans. — Il n'a pas été question de cela. (*Colloque entre MM. Lemonnier et Huysmans. Interruptions diverses.*)

M. Poullet, *Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.* — Il s'agit d'une gare de passage.

M Huysmans. — Mais sans marchandises.

M. Lemonnier. — Si la ville de Bruxelles a conclu avec l'État la Convention du 6 avril 1903, c'est parcequ'on lui a fait envisager les avantages que lui donnerait l'établissement d'une gare centrale au centre de Bruxelles à tel point que nous sommes d'avis au Collège échevinal de Bruxelles — et je pense *que M. Max ne me démentira pas — que si on renonçait à la gare centrale on devrait des dédommagements à la ville de Bruxelles.*

M. Van Hoegaerden. — Il est impossible de renoncer à une gare centrale.

M. Lemonnier. — Dans ce cas, l'État devrait abandonner à la ville les terrains acquis.

M. Huysmans. — L'idée de la halte centrale venait de la ville de Bruxelles.

M. Lemonnier. — Nous avons été d'avis que c'était à l'avantage de la ville de Bruxelles; de son côté, l'Administration des Chemins de fer a fait valoir que les recettes qu'elle ferait sur les 2 1/2 kilomètres de la Jonction compenseraient largement la dépense faite de ce chef. C'est l'argument qui a été développé tantôt par l'honorable M. Poullet. Voilà pour la question des dépenses.

. . . . . .

En ce qui concerne Bruxelles, les questions importantes ont été tranchées : il n'y aura donc plus de discussion, et le Gouvernement peut être assuré de la bonne volonté de la capitale. Il faut que le travail marche rapidement : je le dis non seulement comme député de Bruxelles, mais comme représentant de la nation tout entière, dont les intérêts exigent qu'on ne laisse pas improductifs des travaux de ce genre.

Aujourd'hui, les honorables MM. Lemonnier et Max, à l'encontre des opinions exprimées de tout temps par leurs éminents prédécesseurs, semblent ne plus vouloir se contenter des avantages considérables concédés déjà par le Gouvernement à leur ville en vue de la réalisation de la Jonction avec halte centrale.

Leurs convictions se sont modifiées. Ils veulent sacrifier aux intérêts mal compris de la capitale l'intérêt du pays tout entier.

*
* *

Nous avons cru devoir donner à cette partie de notre note un développement assez important.

Il était essentiel, nous a-t-il semblé, de rappeler les précédents et de montrer aux membres de la Législature que le projet de Jonction Nord-Midi approuvé par toutes les autorités compétentes et par toutes les administrations intéressées donne entière satisfaction aux nécessités de l'exploitation du réseau des chemins de fer, aux convenances et aux facilités du public voyageur et à l'intérêt bien compris de la ville de Bruxelles.

Ainsi que le dit la note de 1909 :

La jonction directe des deux fractions du réseau à travers l'agglomération bruxelloise constitue, au contraire, nous l'avons démontré, la solution complète, définitive du problème.

Elle permet de créer dans les deux gares des aménagements simples et méthodiques les

mettant à la hauteur non seulement des besoins du moment, mais encore des nécessités de l'avenir, même dans les prévisions les plus larges, les plus optimistes, de développement du trafic.

Elle assure la continuité des grandes lignes aboutissant à la capitale, leur exploitation rationnelle et économique par un service de trains répondant le plus largement aux besoins du public, et assurant la rapidité des relations entre les diverses parties du pays, entre les réseaux des nations voisines.

Elle simplifie, dans une mesure énorme, l'exploitation des gares extrêmes par la suppression des manœuvres onéreuses et nuisibles qu'elles comportent aujourd'hui.

Elle procure des facilités inappréciables au public voyageur par la continuité de la circulation des trains à travers la ville, qui permet au voyageur de choisir le point d'embarquement ou de débarquement le plus favorable à proximité de son domicile ou du siège de ses affaires.

Elle donne aux ouvriers abonnés le moyen de s'éviter des courses longues et fatigantes à travers l'agglomération pour se rendre de la gare d'arrivée au lieu de leur travail, ou inversement.

Elle assure, enfin, à la ville de Bruxelles des avantages vivement désirés par elle; résultant de la création d'une halte à voyageurs qui développera encore la prospérité du centre de la capitale et procurera à celle-ci des ressources nouvelles par la mise en valeur d'un quartier, aujourd'hui déshérité, dont l'aménagement, toujours ajourné jusqu'ici, se fera, grâce à l'intervention de l'État, presque sans frais pour la caisse communale.

*
* *

Cet ensemble de déclarations en faveur de la Jonction s'étendant sur une période de près d'un siècle, émanant de toutes les administrations compétentes et intéressées, est à coup sûr significatif.

Que lui oppose l'Exposé des motifs et le rapport de la Section centrale? Rien peut-on dire, car parmi les arguments qu'ils produisent il n'en est pas un seul qui n'ait été depuis longtemps déjà formulé, discuté, refuté.

Nous allons passer en revue les principaux d'entre eux; cet examen confirmera notre conclusion.

CHAPITRE II

Insuffisance des études préparatoires au projet d'abandon de la Jonction.

Auparavant cependant il ne sera pas inutile d'attirer l'attention de nos collègues sur la différence qui existe entre la procédure suivie naguère lorsqu'il s'est agi de décréter la Jonction et celle qui a été suivie aujourd'hui lorsqu'il s'est agi de la supprimer.

Nous avons signalé les études consciencieuses qui précédèrent le dépôt du projet décrétant la Jonction.

Trois commissions successives examinèrent, discutèrent ce projet dans tous ses détails. Ces commissions étaient composées des fonctionnaires les plus compétents de l'Administration.

Elles avaient eu à examiner dans son entier le problème des améliorations

qu'il convenait d'apporter aux installations du chemin de fer dans l'agglomération bruxelloise.

Pour bien marquer dans quel esprit, avec quelle indépendance, avec quelle conscience, avec quelle volonté tenace de rechercher la solution la meilleure, les commissions s'acquittèrent de leur tâche, M. de Broqueville, en séance du Sénat du 28 décembre 1910, s'exprimait ainsi :

Et lorsqu'on nous dit que ces Commissions ont discuté par ordre, je vous rappellerai une particularité très caractéristique de la dernière Commission qui a tenu dix longues réunions. M. Ramaeckers, secrétaire général et président du Conseil des Chemins de fer, s'était donné la mission de s'ériger en ministère public contre le projet admis et de lui opposer toutes les objections que sa haute compétence et sa grande intelligence pouvaient lui suggérer. Ce fut un véritable réquisitoire où, point par point, on disséqua le projet de M. l'ingénieur en chef Bruneel. Si tous les auteurs d'autres projets avaient été réunis, ils n'auraient pu opposer de plus nombreuses et de plus compétentes objections que celles de M. Ramaeckers.

Et le résultat fut que, sur les trente questions posées, il fut répondu affirmativement, à l'unanimité des membres, y compris M. Ramaeckers.

Et cela précisément, parce que M. l'ingénieur en chef Bruneel avait fort bien répondu lui-même à chacune des objections. Il y avait si bien répondu que tous furent obligés de déclarer que la réponse était parfaitement décisive.

Je ne parlerai pas des divers projets envisagés, car ce serait faire perdre au Sénat un temps précieux. Mais, je tiens à dire que ces études ont été faites de façon approfondie, indépendante et libre. Et ce sont ces études qui nous ont amenés à présenter le projet que l'on remet en question aujourd'hui.

* * *

Il ne semble pas que rien de semblable ait été fait préalablement à la proposition qui nous est soumise aujourd'hui : celle d'abandonner les travaux de la Jonction.

L'honorable Ministre des Chemins de fer a pris la direction du Département à la date du 20 novembre 1920 et dès le 22 décembre suivant, dans une interruption il annonçait à la Chambre qu'il recherchait « le meilleur moyen de les liquider. »

Il est bien vrai qu'après les protestations qui se sont élevées aussitôt et sur une question de M. Helleputte, il a déclaré qu'il entendait par là « Achèvera-t-on les travaux de la Jonction ou seront ils abandonnés? » Telle est la question posée. Je réponds que le Gouvernement recherche la solution la plus avantageuse pour l'État : exécution ou abandon. Quand l'étude sera achevée et complète, nous la présenterons à la Chambre qui aura à décider ce qu'il convient de faire. »

Mais que M. le Ministre nous permette de le dire, sans y insister autrement, ce commentaire n'a persuadé personne et nos collègues ont emporté la conviction que dès ce moment, dans la pensée du Ministre, le sort de la Jonction était décidé.

Ce qui nous confirme dans cette opinion c'est que, *moins de deux mois après*, divers organes de la presse de la capitale annonçaient en termes divers que le sort en était jeté, que la Jonction ne se ferait pas; qu'en haut lieu on renonçait à la Jonction et que, dès ce moment, la ville de Bruxelles négociait avec le

Gouvernement les conditions auxquelles elle renoncerait aux avantages qui lui avaient été concédés.

On indiquait déjà les bases essentielles de la convention qui est aujourd'hui soumise à nos délibérations.

Les négociations, annonçait-on, étaient déjà très avancées.

Dès le 7 mars, dans une séance du Conseil communal de Bruxelles, un conseiller signalait la joie unanime, disait-il, avec laquelle la population bruxelloise avait appris l'abandon de la Jonction, et l'appropriation en un grand boulevard des terrains expropriés.

Et l'échevin des travaux publics proposait, en effet, d'approprier les terrains expropriés en y créant *un grand boulevard allant du boulevard Botanique jusqu'à la gare du Midi*, projet dès longtemps étudié par l'Administration communale et qu'en séance de la Chambre du 1er juin 1920 l'honorable M. Max avait annoncé en ces termes :

> En 1915 déjà, j'écrivais de la forteresse de Glatz à l'ingénieur en chef de la ville de Bruxelles pour le prier de préparer, selon des vues que je lui indiquais pour l'utilisation des biens expropriés, un projet à substituer immédiatement à celui du Département des Chemins de fer, dans l'hypothèse où celui-ci devrait être abandonné. Mon collègue très compétent, M. l'échevin Lemonnier, a été animé des mêmes pressentiments et des mêmes préoccupations. Sur son initiative et sous sa direction éclairée, les services de l'Administration communale ont élaboré des plans qui, le cas échéant, nous préserveront de toute combinaison provisoire.

Nous avons rappelé aussi que dès juin 1921 la presse annonçait qu'une conférence entre MM. Neujean, Max et Lemonnier avait conclu à l'abandon du projet de jonction Nord-Midi.

Dans l'étude annoncée par M. le Ministre et qu'il disait vouloir complète, il n'avait donc pris aucune des mesures auxquelles ses prédécesseurs avaient eu recours pour assurer à cette étude l'impartialité, l'indépendance, la compétence et l'autorité qu'ont eues les travaux des trois commissions constituées par eux pour les éclairer préalablement aux résolutions à prendre.

Nous ne croyons pas qu'aucune commission ait été constituée sous la direction des chefs responsables de l'Administration des Chemins de fer,

Les avis des commissions précédentes, longuement délibérés au cours des dix séances de juin, juillet et août 1901, sont actés dans les procès-verbaux détaillés qui engagent pleinement la responsabilité de leurs membres. Ils ont servi de base à la rédaction de la note si documentée de 1909.

Si les Ministres de l'époque ont cru devoir donner au Parlement ces garanties, exceptionnelles en matière de travaux publics, le Ministre actuel a cru qu'il suffisait des quelques affirmations sans preuves de l'Exposé des motifs pour mettre à néant les décisions prises dix-huit fois, par la Chambre, en faveur de la Jonction.

Une telle continuité de vues du Parlement, une série aussi longue de décisions conformes, semblaient cependant mériter mieux.

Au Sénat on a réclamé de M. le Ministre les avis écrits émis par les fonction-

naires qu'il a cru devoir consulter. Nous ne pensons pas qu'il ait été donné satisfaction à ce vœu.

Il n'a pas été question aujourd'hui, que nous sachions, d'une consultation officielle de l'Administration des Chemins de fer, d'une commission régulièrement constituée dont la composition eût été au-dessus de toute discussion quant à la compétence et à l'indépendance absolue de ses membres.

Il n'a surtout pas été question de débats contradictoires où, comme dans les commissions précédentes, toutes les opinions auraient pu se faire jour, tous les arguments être passés au crible d'une discussion serrée. Il n'a pas été question de procès-verbaux donnant par le menu les opinions, les arguments, les solutions exposés par les fonctionnaires compétents. Il n'a pas été question de votes nominaux actés aux procès-verbaux, enfin de toutes les garanties que l'on doit exiger d'une délibération engageant de lourdes responsabilités.

Chose extraordinaire, qui dépasse tout ce qu'on pourrait imaginer, l'auteur du projet de la Jonction, l'éminent ingénieur Bruneel, n'a même pas eu, si nous sommes bien informés, l'occasion de répondre aux objections formulées par les partisans de la suppression de cet ouvrage!

Il est du plus haut intérêt, pour l'édification de la Chambre, de reproduire ici deux questions posées par l'honorable M. Liebaert, Sénateur, et auxquelles il n'a été répondu que d'une façon tout à fait insuffisante :

Question à laquelle il n'a pas été répondu dans le délai réglementaire (art. 35 du règlement du Sénat).

Question n° 65 de M. Liebaert du 29 mars 1922 :

Pendant la discussion que j'ai soulevée l'année dernière au Sénat en faveur de la Jonction Nord-Midi, l'honorable M. Bauwens s'est prévalu, en séance du 3 août, d'un avis du Service de l'Exploitation qui se serait déclaré hostile à ce projet de haute utilité nationale, dont l'exécution intéresse toutes les localités desservies par le réseau.

Au cours de la même séance, j'ai demandé à avoir communication à mon tour de cet avis et j'ai pris acte de l'assentiment de M. le Ministre des Chemins de fer.

J'ai l'honneur de prier M. le Ministre de me communiquer enfin cette étude donnant l'exposé des raisons invoquées contre l'exécution de la Jonction Nord-Midi, qui a eu pour défenseurs convaincus les sept ministres successivement chargés, de 1899 à 1921, de la gestion du Département et qui a été préconisée par les techniciens les plus éminents du Chemin de fer, d'accord avec le Service des Voies et Travaux, avec le Service de la Traction et du Matériel, avec le Service de l'Exploitation, avec l'unanimité des membres du Conseil supérieur des Chemins de fer.

La question restant sans réponse, l'honorable Sénateur a insisté.

Question n° 99 de M. Liebaert du 17 mai 1922 :

Le 29 mars, j'ai eu l'honneur, sous forme de question réglementaire, de prier M. le Ministre des Chemins de fer de vouloir me faire la communication, à laquelle il avait consenti en séance du 3 août 1921, d'une étude du Service d'Exploitation, contraire à l'exécution de la Jonction Nord-Midi.

Le feuilleton des questions et réponses du 4 avril ne reproduisit pas la question.

A la suite de ma réclamation, la question fut reproduite au feuilleton du 11 avril, mais il n'y fut pas répondu.

Enfin, le 22 avril, je reçus, au lieu d'une réponse par la voie des *Annales*, une lettre

de M. le Ministre reproduisant une déclaration faite par le fonctionnaire placé à la tête du Service de l'Exploitation lors d'une conférence tenue le 14 janvier 1919.

Cette déclaration qui n'empêcha pas M. Poullet, Ministre des Chemins de fer, de préconiser, un an plus tard, en séance du Sénat du 4 août 1920, « avec l'ardeur d'une conviction profonde », l'exécution de la Jonction Nord-Midi, était ainsi conçue :

« M. Hanrez expose que, lorsque les plans ont été soumis à son examen, la question de savoir comment on exploiterait la Jonction n'a pas été posée.

» D'autre part, ni M. De Wenkstern, directeur du Service de l'Exploitation du groupe de Bruxelles-Nord, ni M. Groenen, chef de station de Bruxelles-Nord, n'ont jamais été pressentis quand à ce mode d'exploitation.

» Lorsque M. Hanrez a succédé à M. Tondelier, comme administrateur de l'exploitation, il n'avait pas été statué notamment sur les questions de savoir si l'on exploiterait électriquement la Jonction, si l'on ajouterait ou retirerait des véhicules dans les gares d'about de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

» M. Hanrez n'est nullement convaincu de ce que les manœuvres qui s'opéreront dans la nouvelle situation, n'auront pas pour effet d'occasionner des pertes de temps et des lenteurs dans la marche des trains.

» Si les travaux de la Jonction n'étaient pas entamés et si la question d'établissement de celle-ci était posée à nouveau, M. Hanrez, se plaçant uniquement au point de vue de l'exploitation, répondrait qu'elle n'est pas nécessaire.

» Avec la station actuelle de Bruxelles-Nord et la gare auxiliaire de l'Allée-Verte, celle de Bruxelles-Midi dégagée par le transfert des cours aux marchandises à la Petite-Ile, M. Hanrez pourrait faire face à toutes les nécessités de l'exploitation. Il est d'accord sur ce point avec ses collaborateurs à la direction de l'exploitation. »

Je prie M. le Ministre : 1° de me faire connaître pourquoi la réponse qu'il m'a faite sous cette forme n'a pu recevoir la publicité que lui aurait assurée son insertion dans le feuilleton des réponses. Pourquoi ces retards d'abord, et puis ce mystère ?

2° De vouloir bien me dire si le Comité supérieur de direction des chemins de fer a été appelé à délibérer sur cette déclaration dont l'auteur, à défaut d'être fixé quant à la modalité des manœuvres sur les voies de la Jonction, n'émet qu'une appréciation accidentelle entourée de réserves, non raisonnée ni documentée et simplement hypothétique ?

Dans l'affirmative, quelle a été la conclusion du Comité supérieur ?

Dans la négative, M. le Ministre prend-il cette déclaration pour seule base de son arrêt de condamnation d'un projet qui intéresse toutes les localités desservies par le réseau et dont l'impérieuse nécessité technique, reconnue plusieurs fois par la législature, a été lumineusement démontrée après de longues études poursuivies de la manière la plus approfondie par les techniciens les plus éminents du chemin de fer ?

Réponse.

Le 14 janvier 1919, M. le ministre Renkin provoqua une réunion du Conseil d'Administration des Chemins de fer en vue d'examiner si, étant donnée la situation, il y avait lieu de poursuivre l'exécution de la Jonction Nord-Midi.

C'est au cours de cette réunion que M. l'Administrateur de l'Exploitation fit, entre autres, la déclaration rappelée par l'honorable M. Liebaert.

La discussion qui s'en suivit n'aboutit à aucune conclusion, M. le ministre Renkin ayant décidé, en fin de séance, de tenir la question en délibéré.

L'opinion que je me suis faite sur la question de la Jonction Nord-Midi n'a pas pour seule base la déclaration de l'Administrateur de l'Exploitation.

Elle repose sur des constatations de fait, notamment sur ce que la situation existant en 1900 s'est modifiée profondément et ce, de l'avis même des techniciens.

* * *

Remarquons que la réponse si laconique de M. le Ministre ne satisfait pas à la

demande si formelle posée par l'honorable M. Liebaert : « Le Comité supérieur a-t-il été appelé à délibérer sur la déclaration de M. Hanrez ? »

Et puisqu'on a prétendu tirer argument d'une telle déclaration que l'honorable M. Liebaert qualifia avec tant de raison d'accidentelle, entourée de réserves, non raisonnée ni documentée et simplement hypothétique, il ne nous sera pas interdit d'acter ici, car cela est de notoriété, que deux membres du Conseil d'administration qui, ayant fait partie des deux commissions instituées pour l'étude de la Jonction, possédaient à fond la question controversée, ont aussitôt réfuté et mis à néant les affirmations de M. l'administrateur Hanrez.

Après avoir affirmé que plus que jamais l'avis unanime de ces commissions restait en situation ils ont fait remarquer que si MM. Hanrez, De Wenckstern et Groenen, n'avaient pas été consultés au sujet du problème d'exploitation, c'est parce que, au moment où les questions de principe étaient débattues et résolues, ils n'occupaient pas des fonctions qui les désignaient pour faire partie des commissions instituées. M. Hanrez n'a été appelé aux fonctions d'administrateur de l'Exploitation que nombre d'années après que les études générales étaient terminées et les deux Administrateurs du service auquel il appartenait en 1897 et 1901 faisaient partie des deux commissions appelées à délibérer. C'est ainsi que les quatre prédécesseurs de M. Hanrez à la tête du Service de l'Exploitation, MM. Ramaekers, Van Mierlo, Garnir et Tondelier ont fait partie de chacune de ces commissions en même temps que leurs premiers adjoints, et les Directeurs de service des groupes Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Tous se sont prononcés avec l'unanimité de leurs collègues en faveur du projet adopté.

Les quatre noms que nous venons de citer sont des garanties absolues de haute compétence et d'impartialité.

Et comment supposer que les prédécesseurs si éminents de M. Hanrez se soient prononcés aussi catégoriquement sans que la question de savoir comment on exploiterait la Jonction ait été posée ? C'est invraisemblable et c'est inexact car cette question a été examinée sous tous ses aspects, longuement débattue et résolue.

MM. De Wenckstern et Groenen n'ont été désignés que bien longtemps après aux fonctions respectives de Directeur de service du groupe Bruxelles-Nord et de chef de gare à Bruxelles-Nord.

Ajoutons qu'aucun des grands chefs du Service de l'Exploitation n'a jamais cru devoir, dans les discussions des commissions, s'aider du concours immédiat d'un chef de station, les questions d'ordre général à résoudre étant de la compétence des chefs de direction et des chefs de service.

La réponse à l'honorable M. Liebaert eût donc gagné beaucoup en autorité si la citation du procès-verbal du 14 janvier 1919 avait été plus complète.

*
* *

L'honorable Ministre ajouta encore :

« La discussion qui s'ensuivit n'aboutit à aucune conclusion. M. le ministre Renkin ayant décidé en fin de séance de tenir la question en délibéré. »

Ici encore les fonctionnaires qui ont documenté M. le Ministre l'ont insuffi-

samment éclairé. A lire la réponse, on doit croire que l'examen fait en séance du Conseil d'Administration est resté, au moins longtemps, sans suite et même que le Ministre de l'époque ne s'est pas prononcé quant aux observations de M. Hanrez.

C'est le contraire qui est vrai, car dès le 27 janvier, *soit treize jours seulement après*, M. le ministre Renkin informait le bourgmestre de Bruxelles qu'il s'était prononcé pour la continuation des travaux, et dès le 25 mars 1919, M. Renkin lui annonçait, pour confirmation, que des instructions avaient été données pour que les travaux de la Jonction fussent repris dans le plus bref délai possible et poussés avec activité (voir déclarations de l'honorable M. Max en séance de la Chambre du 1er juin 1920).

Mais si réservée, si circonspecte qu'elle soit, la réponse de M. le Ministre permet cependant d'affirmer qu'à l'encontre de ses prédécesseurs, il n'a pas cru, pour mettre à néant les propositions de ses huit prédécesseurs, pour proposer aux deux Chambres d'annuler leurs décisions vingt fois confirmées, qu'il n'a pas cru, disons-nous, devoir s'éclairer de l'avis d'une commission composée comme les précédentes, du Conseil de direction des Chemins de fer auquel auraient été adjoints d'autres fonctionnaires, spécialement compétents de par leur situation, de par leurs études mêmes.

Et c'est cela, c'est cette absence d'examen, qui donne sa vraie signification à l'attitude de l'honorable Ministre.

* * *

Peut-être s'est-il rendu compte, que sa pensée, que sa décision même, peut-on dire, n'étant ignorées de personne; une commission composée de fonctionnaires n'eût pas eu toute l'indépendance nécessaire pour délibérer en toute liberté d'opinion, pour examiner le problème sous toutes ses faces, même nouvelles s'il en était, pour se prononcer comme les précédentes, sans idée préconçue, en toute indépendance et donner à leur avis la haute autorité de leur seule compétence dégagée de toute préoccupation autre que la recherche de la meilleure solution au point de vue technique.

Si même il a cru devoir se faire documenter par quelques fonctionnaires, choisis peut-être à raison de l'opinion qu'on leur connaissait ou qu'on leur imputait, il est bien permis d'affirmer que leur avis, toujours inconnu jusqu'ici, est dépourvu de façon absolue de l'autorité que donnent aux vœux des commissions antérieures l'impartialité dans la désignation des membres, la libre discussion au sein des Commissions, les débats contradictoires et ardus actés en de longs procès-verbaux minutieusement détaillés, et enfin les votes nominaux engageant définitivement la responsabilité de chacun.

* * *

Nous nous trouvons donc ici, nous avons le droit de le dire, en présence du seul avis personnel du Ministre, à l'encontre des avis exprimés par les huit Ministres précédents qui ont appuyé leur opinion, leur conviction sur le résultat

des travaux mûrement, longuement délibérés et abondamment documentés de fonctionnaires connus, compétents, responsables.

Si nous nous trompons M. le Ministre aura certes à cœur de produire à la Chambre les procès-verbaux des discussions contradictoires, ou tout au moins, et cela aura sans doute moins d'autorité, les avis écrits des fonctionnaires qu'il a spécialement consultés pour appuyer sa décision. En le faisant, il ne fera que répondre au vœu que lui ont exprimé déjà les membres du Sénat.

* * *

Tout l'Exposé des motifs porte la trace de cette insuffisance d'étude, de l'absence d'un examen sérieux des problèmes à résoudre, et de l'obligation où l'honorable Ministre s'est trouvé de recourir à des arguties, de se contenter d'affirmations en contradiction avec les faits pour étayer sa thèse indéfendable.

C'est ce que l'examen des objections formulées prouvera clairement.

CHAPITRE III.

Objections à la Jonction formulées par l'Exposé des motifs.

L'Exposé débute ainsi :

Le projet de la Jonction des gares du Nord et du Midi a été conçu à une époque où ces deux gares ne comportaient respectivement que onze et huit voies à quai et ne répondaient plus aux besoins d'un trafic croissant. L'objectif était de parer à l'insuffisance de ces gares et non pas, comme certains le croient, de souder les parties Nord et Sud du réseau, encore moins de créer une gare centrale.

Si les gares du Nord et du Midi n'avaient pas, dès avant 1900, été reconnues insuffisantes, personne n'aurait songé, a déclaré M. Helleputte en 1903, à réaliser la Jonction proposée.

M. le Ministre Liebaert a exprimé la même opinion dans la séance du Sénat du 21 août 1903 : « Ce qu'il y a d'essentiel dans le projet, c'est le dégagement des gares de Bruxelles. »

Le but de ce passage saute aux yeux. L'Exposé veut faire croire que MM. Helleputte et Liebaert, tous deux partisans de la Jonction, anciens Ministres des chemins de fer, n'ont eu en vue que de faciliter l'exploitation des gares du Nord et du Midi.

Il essaie de démontrer ensuite que ces gares suffisent moyennant quelques travaux d'amélioration peu importants.

Et la conclusion s'en déduit : il est inutile de faire la Jonction.

C'est d'une simplicité enfantine et rien ne peut mieux démontrer que la cause est mauvaise, que la pauvreté, la puérilité de l'argumentation par laquelle on essaie de la défendre.

* * *

Il est clair que si les gares du Nord et du Midi dans leur situation actuelle

avaient suffi aux exigences de notre trafic ferroviaire on n'aurait pas eu besoin d'aviser à modifier cette situation.

Généralement on ne propose de modifications que pour améliorer une situation existante. On ne modifie pas pour le plaisir de modifier. Tel est évidemment le sens et la portée des déclarations de MM. Liebaert et Helleputte.

Mais il faut de l'audace pour en déduire que ces honorables membres ne songeaient pas à « souder les parties Nord et Sud du réseau ».

Toutes leurs déclarations prouvent le contraire et on se demande comment l'Exposé des motifs ose essayer d'égarer à ce point l'opinion de ses lecteurs.

* * *

M. le Ministre Liebaert en séance du 22 mai 1901 de la Chambre disait :

C'est, Messieurs, on peut le dire, une loi générale, une loi de progrès à laquelle nous aurions tort de résister. Les premiers chemins de fer aux environs des grandes villes ont été créés avec des gares terminales, puis sont venus les reliements par circuit autour des villes, les ceintures, puis, grâce aux multiples manœuvres qu'exige l'exploitation de ces lignes de circuit avec des gares en impasse, on en est venu aux raccordements directs.

Notre projet est donc à la hauteur du progrès, il est tout-à-fait dans la note moderne.

Et dans la séance du 11 février 1902, M. le Ministre Liebaert insistait encore dans le même sens :

Il suffit à cette fin d'en rappeler la pensée inspiratrice, et je pourrai le faire très brièvement, car voici le cinquième ou le sixième discours que je prononce à propos de ce complément si désirable de notre railway national qui s'appelle la Jonction Nord-Midi.

L'habitude nous aveugle et nous empêche de voir ce qu'il y a de défectueux et de lamentablement primitif dans la solution de continuité qui existe au cœur même de notre réseau.

Imagine-t-on qu'en pleine campagne ou à proximité d'une petite ville, une ligne de chemin de fer s'arrête brusquement de manière à obliger les voyageurs de descendre et de faire une course de 3 kilomètres pour aller retrouver la continuation de la ligne et y reprendre le train?

Non, vraiment!

La conception d'un plan pareil est tellement contraire au bon sens et aux règles les plus élémentaires de la construction des voies ferrées que, fallût-il, pour relier les deux tronçons, couper une montagne, traverser des rochers, faire les travaux d'art les plus difficiles et les plus coûteux, il n'y aurait qu'une voix pour en proclamer la nécessité; cette lacune, dirait-on, doit disparaître coûte que coûte : la continuité du chemin de fer est de son essence.

C'est cette notion si simple qu'il s'agit de réaliser à Bruxelles, et elle n'est rendue complexe que parce que l'espace à traverser c'est la capitale.

Je dis complexe, et encore faut-il s'entendre, car, à faire la Jonction, il n'y a aucune difficulté technique, cela est aujourd'hui démontré, il n'y a que des difficultés administratives.

Il est vrai — et c'est sans doute la réflexion que révèle le sourire de l'honorable M. Helleputte — que les difficultés administratives sont souvent les plus redoutables, car elles dépendent de la volonté divergente des hommes et, à la différence des difficultés matérielles, elles échappent à l'art de l'ingénieur.

Ce simple exposé de la pensée inspiratrice du projet suffit à faire ressortir que le but,

tout au moins le but principal de la Jonction ce n'est pas, comme on le croit trop souvent, de créer une gare centrale mais c'est d'opérer la soudure de lignes qui auraient dû être ininterrompues dès le principe.

Ces deux citations, du 22 mai 1901 et du 11 février 1902, que nous venons de reproduire démontrent à toute évidence que la pensée directrice de M. le Ministre Liebaert en défendant la Jonction était bien *le raccordement direct, la soudure de lignes qui auraient dû être ininterrompues dès le principe.*

Dans la séance du 4 août 1908, l'honorable M. Helleputte, à cette époque Ministre des Chemins de fer, qui déposait l'année suivante la note de 1909, s'exprimait ainsi :

M. Helleputte, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je me souviens du temps où l'on combattait la Jonction, parce qu'elle allait, disait-on, déparer la capitale. On lui reprochait donc d'être trop peu « somptuaire ».

Si jamais, Messieurs, un projet a présenté un caractère d'utilité publique — j'ose dire de nécessité publique — c'est bien celui qui nous occupe.

Depuis huit ans, d'ailleurs, j'ai l'honneur de soutenir cette opinion. La première fois, ce fut lors de la discussion du Budget extraordinaire de 1900. Je faisais partie de la sixième Section et je ne fus pas nommé rapporteur précisément parce que la Section, contrairement à mon opinion, se prononça contre le projet. La Section centrale, cependant, je m'empresse de le dire, me donna raison : elle se prononça en majorité pour la Jonction et la Chambre aussi.

Je suis resté invariablement fidèle à l'opinion que j'ai défendue alors : je dis qu'il faut faire la Jonction Nord-Midi. Il faut la faire si l'on ne veut pas compromettre la régularité et même la sécurité de la circulation sur notre réseau. Toute la question est là. C'est pourquoi, quoi qu'en ait dit l'honorable M. Wauwermans et quoi qu'en ait dit aussi l'honorable M. Woeste dans une intention peut-être différente de celle de M. Wauwermans, la province a le plus grand intérêt à l'exécution de la Jonction Nord-Midi.

Il n'est pas sur notre réseau une seule section ayant une aussi grande importance au point de vue de la régularité du trafic. C'est en effet de la façon dont les choses se passent à Bruxelles — qui est le point d'aboutissement de toutes nos lignes — que dépend nécessairement la régularité de la marche des trains sur toutes ces lignes. Si un encombrement se produit à Bruxelles, il se répercute sur tous les points du réseau, même les plus éloignés de la capitale. Nous en avons fait l'expérience il y a quelques années.

La situation de la gare du Nord était telle que le trafic devenait impossible; les trains subissaient sur les points les plus éloignés de la capitale des retards et de plusieurs heures parfois. On se serait cru aux États-Unis.

M. Fléchet. — Les retards étaient unifiés.

M. Helleputte, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Parfaitement. Cette situation était due à l'insuffisance des installations de la gare du Nord à Bruxelles.

Que faut-il faire pour empêcher cette situation de se reproduire à l'avenir? Il n'y a qu'un moyen, c'est de relier la gare du Nord à la gare du Midi.

M. Van Der Linden. — Par où et comment? Voilà la question.

M. Helleputte. *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — En effet, mais d'accord sur la nécessité de la Jonction, j'espère vous démontrer que la Jonction directe est la meilleure solution.

Je dis donc qu'il faut joindre la gare du Nord à celle du Midi ou en d'autres termes, qu'il faut transformer ces deux gares à rebroussement en gares de passage. Là dessus, je crois que nous sommes tous d'accord.

De heer Daens. — Al de Aalstenaars vragen dat.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Zeker, en zij hebben wel gelijk.

M. Daens. — Mais M. Woeste n'en sait rien.

M. Helleputte, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Les gares à rebroussement, je le disais dans le rapport sur le Budget extraordinaire de 1903, ont un seul avantage, elles facilitent l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

En dehors de cela, elles ne présentent que des inconvénients. A l'appui de cette affirmation j'invoquerai l'exemple bien connu de la gare centrale d'Anvers. Si c'était à refaire, on ne créerait certes pas à Anvers une gare à rebroussement, mais une gare de passage.

Il faut donc transformer nos gares bruxelloises, il faut les relier.

Et dans la séance du 21 août 1908, il insistait en ces termes :

Ce que veulent les gens de province, c'est qu'on fasse des travaux utiles. Ils ont raison. Or, la Jonction Nord-Midi est — je le répète — plus utile et plus nécessaire pour les habitants de la province que pour ceux de la capitale. Importe-t-il beaucoup à un Bruxellois d'aller prendre le train au Nord ou au Midi? Évidemment non! Mais il n'est pas du tout indifférent au voyageur de province, lorsqu'il arrive à la gare du Nord et qu'il se dirige vers le Midi, d'être obligé d'interrompre son voyage, de descendre du train, de prendre une voiture ou un tramway, de traîner péniblement ses valises à travers toute la ville.

Il existe une solution de continuité entre les deux parties les plus importantes de notre réseau. N'est-il pas urgent de la faire disparaître pour le plus grand bien de tous les voyageurs, dans l'intérêt de la régularité et de la sécurité du service?

La question de l'établissement d'une halte centrale n'est qu'une conséquence et non la raison d'être de la Jonction Nord-Midi. Il ne faut pas le perdre de vue : on n'exécute pas la Jonction en vue de faire la halte centrale; on prévoit celle-ci parce que l'on doit faire la Jonction.

Je crois, Messieurs, pouvoir borner là mes explications sur la nécessité de la Jonction.

Comment l'Exposé peut-il en présence de déclarations pareilles écrire que l'objectif n'était pas comme certains le croient, de souder les parties Nord et Sud du réseau?

* * *

Mais l'opinion de MM. Liebaert et Helleputte ne leur était pas personnelle. On peut dire quelle était celle de tous les partisans du projet, que la nécessité de relier les parties Nord et Sud du réseau était la raison fondamentale des sympathies qui se manifestèrent dans la Chambre en faveur de la Jonction.

La nécessité d'une Jonction n'était contestée par personne. On pouvait différer d'avis sur le mode de réalisation. On était d'accord sur le principe.

Les membres qui ont, au sein des Chambres, pris une part active aux débats ont reconnu et affirmé les avantages, la nécessité d'une Jonction directe. Même des membres, tels M. le Sénateur Hanrez, M. le Représentant Buisset, qui avec le plus de vigueur et d'opiniâtreté ont mené campagne contre le projet du Gouvernement, ont affirmé cette nécessité à maintes reprises.

Dans la note de la minorité qu'il a annexée au rapport de la Section centrale du Budget extraordinaire de 1909, l'honorable M. Buisset s'exprimait ainsi :

Je sais qu'il y a un argument que je ne rencontre pas, mais c'est le seul auquel je ne puisse obvier. C'est le seul aussi que le Département des Chemins de fer n'oserait pas

invoquer comme étant la dernière formule de résistance, c'est-à-dire la Jonction possible avec la gare du Luxembourg.

Ce serait une seconde Jonction, dont la nécessité certes ne prévaudra jamais, à ce moment surtout que de bons esprits émettent encore quelque doute quant à l'opportunité de la première.

Je me hâte de dire que je ne suis pas de ceux-là, car, malgré les lignes de ceinture, il semble que le moment est venu de moderniser notre réseau en supprimant des gares terminales, qui ne s'expliquent guère que dans des cités commandant à de vastes provinces, dont elles sont le cœur et le cerveau.

Mais Bruxelles, chef-lieu de la « Provincia belgica », a tout à gagner d'une circulation plus facile à travers le pays, mettant fin à un système qui obligeait les voyageurs, après une heure au maximum de trajet, de changer de gare et de faire un parcours de 3 kilomètres pour aller reprendre une correspondance des plus modestes.

Je vais me permettre d'esquisser un tracé qui me paraît rentrer dans les conditions exigées et dont je défendrai ensuite le mérite d'après les bases posées au début de ce chapitre.

. . . . . .

Nous ne pouvons songer à citer toutes les déclarations dans ce sens faites par les membres du Parlement. Nous nous bornerons à quelques-unes d'entre elles. Ces citations concourront d'ailleurs à former la conviction de ceux de nos honorables collègues qui n'ont pas assisté aux discussions antérieures.

*
* *

L'honorable M. Carton de Wiart s'exprimait ainsi :

Quant à l'ensemble même du Budget, j'ai écouté tous les discours, étudié tous les plans, lu toutes les brochures à ce sujet avec la conscience d'un député de Bruxelles soucieux de ses responsabilités. Et cela ne fut pas un mince labeur. (*On rit.*)

La conviction demeure celle que j'ai défendue plus d'une fois ici. La Jonction est utile, voire nécessaire.

*
* *

Dans la séance du 10 mai 1901, l'honorable représentant M. Hubert disait :

Voici quel est à ce sujet mon sentiment.

Nous sommes en présence de deux questions différentes qui peuvent être résolues séparément : le raccordement du Nord au Midi et l'établissement d'une gare centrale. Faut-il un raccordement? A mon avis, cette question est résolue affirmativement. Il faut inévitablement un raccordement parce que la gare du Nord est arrivée à son maximum d'effet utile. Si vous consultez les hommes compétents, ils vous diront qu'il n'y a pas moyen de faire entrer à la gare du Nord un train de plus et que même cette gare est dangereuse dans les conditions actuelles.

Si cela est exact, il faut y apporter des améliorations immédiates, et s'il y a encore dans cette Chambre des membres dont la religion n'est pas éclairée à cet égard, qu'ils s'adressent à M. le Ministre des Chemins de fer qui pourra leur montrer les statistiques comparées du mouvement dans la gare du Nord et du mouvement dans les grandes gares terminus des grandes villes, comme Paris ou Londres par exemple. Si donc réellement le mouvement à la gare du Nord à atteint son apogée, il faut apporter un remède immédiat à la situation. Quels moyens faut-il employer? Faut-il augmenter les installations ou faut-il les rendre plus productives? Pour augmenter les installations à la gare du Nord, il faudrait exproprier la rue de Brabant et la rue du Progrès : cela vous conduira à une dépense de millions

colossale, pour continuer à avoir une gare à rebroussement, c'est-à-dire une des plus mauvaises gares.

Une autre solution consiste à reculer la gare du Nord vers Schaerbeek jusqu'à ce que l'on trouve assez de terrain à bon marché pour agrandir suffisamment les installations. Mais peut-on songer à obliger les Bruxellois à aller prendre le train à Schaerbeek alors qu'on trouve déjà que la gare du Nord et celle du Midi sont trop éloignées du centre puisqu'on veut créer une gare centrale? Et si vous adoptez cette dernière solution au bout de quelques années la gare du Midi deviendra à son tour trop étroite et devra être reculée vers Forest.

Vous voyez donc, messieurs, qu'il faut relier la gare du Nord à la gare du Midi et que cette liaison doit être directe et non pas un raccordement à rebroussement comme M. Woeste l'a proposé par la ceinture, sinon on n'évitera aucun des inconvénients du rebroussement. Du moment où cette liaison s'impose elle ne peut se faire que de deux façons, car il est impossible de la faire au niveau du sol; la nouvelle voie sera donc aérienne ou souterraine.

Et le 31 juillet 1901 l'honorable M. Hubert défendait à nouveau le principe de la Jonction.

* * *

Le rapport de la Section centrale du Budget extraordinaire de l'exercice 1903, après avoir exposé les rétroactes de la question, se prononce ainsi sur le principe même de la Jonction :

Examen des diverses solutions possibles.

Nous sommes ramenés ainsi à l'examen des diverses solutions possibles.

La nécessité d'améliorer les gares du Nord et du Midi, d'augmenter leur capacité de trafic et leur sécurité n'st contestée par personne : il est inutile de s'y arrêter.

Avantage du raccordement des gares du Nord et du Midi.

Mats on peut se demander si on ne pourrait augmenter leur capacité en les développant sur place, et s'il est nécessaire de les relier de manière à supprimer tout rebroussement pour les trains passant par la capitale.

Les gares à rebroussement ont un seul avantage — et nous ne songeons pas à le déprécier — sur les gares de passage. Elles facilitent l'embarquement et le débarquement des voyageurs : ceux-ci n'ont à traverser les voies ni à niveau, ni au-dessus, ni au-dessous.

En dehors de cela, elles n'ont que des inconvénients. Elles exigent pour un même trafic un développement plus considérable; elles rendent l'exploitation plus difficile. plus onéreuse, plus dangereuse.

Dans le cas qui nous occupe, le Gouvernement estime d'ailleurs que les travaux d'agrandissement sur places des gares du Nord et du Midi coûteraient à peu près autant que la solution proposée, tandis qu'ils ne fourniraient aucun élément de recette en plus.

De plus, l'avenir serait moins assuré, les gares, même agrandies, ne se prêtant pas à une augmentation de trafic aussi considérable que si une jonction les réunit.

La Section s'est donc ralliée à l'unanimité à l'idée de joindre la gare du Nord à celle du Midi de façon à supprimer les rebroussements.

*
* *

Dans la discussion du budget à la Chambre, en séance du 4 août 1903, M. le Ministre Liebaert s'exprimait ainsi :

M. Liebaert, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Qui sait si, dans un siècle, un ministre ne fera pas des discours pour arriver à trouver le moyen d'établir pour les automobilistes, soit une galerie supérieure de passage, soit des tunnels!

Les auteurs de ces projets avaient le pressentiment de la loi de concentration, qui se manifeste partout d'une manière de plus en plus intense.

On a commis la faute initiale et bien excusable à cette époque, de placer les gares aux extrémités des villes, à cause du bon marché des terrains. Bientôt on s'est aperçu de ce que l'isolement où se trouvaient les gares était préjudiciable à tous les intérêts, et de ce que la solution de continuité qui en résultait était inadmissible, on a créé des chemins de fer de ceinture dans les grandes villes; remède insuffisant car les chemins de fer de ceinture ne débarrassaient pas les grandes gares de leurs inconvénients ; aussi a-t-on cherché à faire pénétrer les voies plus avant dans le cœur des villes.

N'avons-nous pas vu, il n'y a pas si longtemps, à Paris, exécuter un travail de ce genre, de la place Denfert au quai d'Orsay, travail qui a coûté 40 millions? N'a-t-on pas vu la Compagnie du South-Eastern établir, à Londres, une jonction de 80 millions, pour obtenir une communication entre la gare de Cannonstreet et celle de Charing-Cross?

Mais, nulle part, la loi de concentration n'a reçu une application plus complète qu'en Allemagne; on n'a pas hésité à y créer des raccordements complets : à Berlin, à Dresde, à Strasbourg, à Magdebourg, à Dusseldorf, etc.

C'est à ce moment que le Département des Chemins de fer adoptant les vues larges, les vues d'avenir recommandées avec autorité par l'honorable M. Helleputte, s'est dit : c'est l'occasion de réparer l'erreur commise lors de la création des chemins de fer, suivons l'exemple du pays connu pour exceller dans l'organisation de ses gares; nous pouvons atteindre le cœur de la ville dans un quartier voué à la démolition, les immeubles y sont de valeur abordable; une fois qu'il sera reconstruit, la dépense dépassera toute limite et on nous accusera, à bon droit, d'avoir manqué de prévoyance; abordons la difficulté, aujourd'hui qu'elle est facile à vaincre.

C'est ce que le projet qui vous a été soumis a cherché et a réussi à réaliser.

Telle est, Messieurs, l'essence du projet, et je suis heureux de constater qu'avec une compétence toute particulière, la Section centrale y a donné son approbation. C'est, je crois, la meilleure recommandation qui pouvait lui échoir pour que la Chambre l'accueillit par un vote favorable. C'est sur ce trait d'union entre les deux gares qu'ont porté toutes les discussions antérieures, toutes les polémiques de presse; c'est à propos de l'établissement de cette jonction à travers la ville de Bruxelles que se sont manifestées toutes ces craintes, en grande partie dissipées aujourd'hui, et voilà ce travail pendant longtemps si mal apprécié, actuellement mis hors cause par la Section centrale.

Dans la séance du 6 août, l'honorable M. Braun, défendait le principe même de la jonction.

*
* *

En séance du 28 juillet 1908, l'honorable M. Hubin marquait ainsi son adhésion au projet :

M. Hubin. — Quant au principe de la Jonction Nord-Midi, j'y suis favorable.

M. Helleputte, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Aussi avez-vous émis un vote affirmatif.

M. Hubin. — Je voterai encore en faveur du principe.

Si cette jonction est nécessaire, il faut la réaliser. Quant au dispositif technique, je dirai

ce que je viens de dire du Mont des Arts : c'est une affaire qui doit être étudiée par des gens compétents et il n'appartient pas à la Chambre de l'examiner sauf dans ses grandes lignes. Mais la jonction est nécessaire entre les deux gares qui sont actuellement un danger et qui le deviendront de plus en plus, car cette solution de continuité entre les deux régions du pays est une véritable anomalie dans notre réseau national. Une conséquence des gares à rebroussement, c'est qu'elles ont une capacité beaucoup moindre que si elles étaient directes. Il est inconcevable, au surplus, — et on n'y songe pas assez parce qu'on y est habitué, — que les voyageurs qui viennent du Nord soient obligés de faire à pied ou en tram le trajet du Nord au Midi, pour continuer leur route vers la France. C'est ridicule, cela se comprend en France, à Paris, parce qu'il y a là bas des réseaux différents qui ont chacun une gare terminus dans la capitale. Cela ne se comprend pas en Belgique où le réseau est unique. *(Très bien! à l'extrême gauche. — M. Liebaert fait un signe d'assentiment.)*

En 1909, le Gouvernement déposa aux Chambres, en annexe au Budget extraordinaire de 1909, la note au sujet de la Jonction directe à Bruxelles dont il a été question à maintes reprises dans cet exposé. Nous avons rappelé plus haut comment elle s'exprime. Nous n'y reviendrons pas.

* * *

Mais, il convient de rappeler la défense convaincue, chaleureuse que faisait de la Jonction et de la halte centrale M. De Mot, bourgmestre de Bruxelles, au cours de la discussion au Sénat du Budget extraordinaire de 1903.

La note de 1909 reproduit en partie son éloquent plaidoyer. Aujourd'hui brusquement et contrairement à ce qui a été réclamé de tout temps par l'Administration communale de Bruxelles depuis 1836, contrairement à ce qu'ont affirmé et défendu les mandataires les plus éminents de la capitale, les Stassart, les Guillery, les Anspach, les Finet, les Buls, les De Mot, contrairement à des vœux formels tout récents encore du Conseil communal, il règne à l'hôtel de ville de Bruxelles un esprit nouveau méconnaissant ce que les prédécesseurs des magistrats actuels et ceux-ci même ont déclaré de tout temps être l'intérêt supérieur de la capitale.

Les mandataires actuels ont-ils raison contre tous leurs prédécesseurs que guidait seul l'intérêt bien compris de Bruxelles? Ont-ils aujourd'hui raison contre eux-mêmes? Personne ne le croira.

* * *

Dans la discussion du Budget extraordinaire de 1909, l'honorable M. Buisset confirme encore son opinion quant à la nécessité de la Jonction.

Il dit :

J'ai l'intention, Messieurs, de parler de la Jonction Nord-Midi qui semble devoir retenir tout spécialement cette année l'attention de la Chambre.

Il y a d'abord là une question de principe qui, je pense, ne sera plus discutée parmi nous : c'est celle de savoir s'il y a utilité à relier les deux extrémités de Bruxelles par une ligne de jonction.

A ce point de vue, l'opinion est à peu près unanime au Parlement et dans le pays. Il y a incontestablement utilité pour la ville de Bruxelles, pour les relations générales du Royaume, comme pour les relations internationales, à ce qu'il n'y ait pas de solution de continuité dans le réseau des voies ferrées.

*
* *

Signalons aussi qu'à diverses reprises l'honorable M. Vandervelde a appuyé et voté la création de la Jonction directe.

En séance du 15 mars 1911, il justifiait ainsi son vote :

M. Vandervelde. — Messieurs, je ne voterai pas l'ordre du jour proposé par l'honorable M. Janson, parce que je n'ai pas trouvé, dans son interpellation, l'énoncé d'un fait nouveau qui pourrait nous faire prendre la décision grave de suspendre l'exécution d'une loi régulièrement votée.

D'autre part, je voterai l'ordre du jour présenté par MM. Huysmans, Theodor et consorts, pour les motifs qui ont été indiqués, le 6 août 1903, par l'honorable M. de Smet de Naeyer (*on rit*) et que je me permets de rappeler :

« En premier lieu, cette convention réalise la meilleure des combinaisons qui ont été proposées en vue de mettre un terme à la situation intolérable causée par l'insuffisance des gares du Nord et du Midi.

» En second lieu, la question intéresse autant, sinon plus, la province que la capitale elle-même; c'est vraiment une question d'intérêt général, puisqu'il y va de la sécurité et de la commodité de l'énorme multitude de Belges qui viennent à Bruxelles pour les affaires ou leur agrément.

» Enfin, il importe de tirer de leur longue inquiétude les nombreux particuliers et commerçants, dont la question de la transformation du quartier de la Putterie tient les intérêts en suspens. »

Messieurs, ces trois motifs persistent. Je tiens à ne pas laisser en suspens les intérêts dont le Conseil communal de Bruxelles s'est légitimement préoccupé.

Je suis convaincu, en second lieu, que la province a le même intérêt qu'en 1903 à pouvoir aller de Liége à Gand ou d'Anvers à Charleroi, sans être obligée de prendre un tram ou un taxi.

Enfin, après les déclarations qui ont été faites par l'honorable Ministre des Chemins de fer, je suis convaincu que la Jonction s'impose pour mettre fin à la situation intolérable, dont parlait jadis M. de Smet de Naeyer.

L'honorable M. Janson disait hier : « Il paraît que la question de la Jonction est au programme du parti socialiste. » Ce n'est pas exact, mais on aurait pu se demander si, en réalité, l'hostilité à la Jonction n'était pas au programme du parti radical. Je suis convaincu, cependant, que nos honorables collègues de tous les partis comprendront que, dans cette question, aucune préoccupation politique ne doit intervenir. Il y a, entre l'honorable Ministre des Chemins de fer et moi, un abîme au point de vue politique.

Puisqu'il est question ici de Nord et de Midi, je pourrais dire que nous sommes aux deux pôles opposés, ce qui ne m'empêchera pas cependant, sur cette question d'intérêt matériel, d'opérer ma jonction avec lui. (*Rires approbatifs sur les bancs socialistes.*)

*
* *

Dans la séance du 14 mars 1911, l'honorable M. Verhaegen qui, en 1909, avait défendu avec une véritable maîtrise le projet soumis par le Gouvernement, s'exprimait ainsi quant au principe même du projet :

Pourquoi une jonction, en effet? Parce que les réseaux Nord et Sud du pays sont séparés par une véritable muraille de Chine, avec une poterne malaisée du côté de Cureghem. Les gares du Nord et du Midi sont des gares à rebroussement; l'honorable M. Janson nous a dit tout à l'heure qu'il y en a partout, ce qui n'est pas la justification du système.

Il n'est pas moins vrai que le maintien des deux réseaux dans la situation que je viens de décrire constitue une véritable et grande nuisance. Pourquoi? Si nous consultons la note officielle qui nous a été remise en 1909 et si nous consultons notre propre expérience,

nous arrivons à discerner immédiatement les inconvénients très graves des gares à rebroussement. Tout d'abord elles occasionnent une dépense considérable en matériel et en personnel. Un train entre dans la gare du Nord ou dans la gare du Midi et, comme le démontre fort clairement la note de l'Administration, il nécessite, avant de partir, toute une série d'opérations, au nombre de huit, alors qu'il n'en faut qu'une seule lorsque la gare est une gare de passage. M. Janson me dit qu'il doit en subir deux, ce qui est vrai si l'on compte l'aller et le départ, mais ces deux opérations n'en constituent en fait qu'une seule. Le train s'arrête et il repart. C'est tout.

Il y a là, on le voit, des dépenses considérables de personnel et de matériel. Et puis, il il y a la réduction énorme de la capacité du trafic que déterminent nécessairement les gares à rebroussement. Il suffira de rappeler ici encore les indications qui nous ont été données. Lorsque la Jonction sera mise en exploitation, 430 trains par jour suffiront pour assurer le service actuel; mais on pourra porter ce nombre de trains, sans modifier l'exploitation telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui à 2,200. Voilà certes une augmentation de trafic qui sera considérable, qui sera utile à tous les Belges et notamment aux provinciaux. Ceux-ci verront avec beaucoup de satisfaction se multiplier les communications avec la capitale et celles au delà de la capitale.

Il y a un troisième motif pour lequel les gares à rebroussement sont extrêmement nuisibles. Les voyageurs qui veulent dépasser Bruxelles, soit qu'ils viennent de Gand pour aller à Paris, soit qu'ils fassent le voyage inverse, ou qu'ils viennent de Charleroi pour aller à Ostende, subissent une perte de temps et un préjudice considérable, par le fait qu'ils ne trouvent pas à Bruxelles de Jonction les conduisant de la gare du Midi à celle du Nord ou vice versa. Ils doivent sortir de la gare, prendre un tramway ou une voiture, ou aller à pied pour gagner l'autre gare et continuer leur voyage.

Ils doivent s'occuper du transbordement de leurs bagages et prendre un nouveau coupon. Tous ces inconvénients et ces pertes de temps disparaîtront lorsqu'il n'y aura plus qu'un seul réseau et que l'on pourra traverser Bruxelles en chemin de fer.

*
* *

Dans la même séance, l'honorable M. Camille Huysmans rappelait le vœu du Conseil communal de Bruxelles de voir réaliser le plus tôt possible le travail de la Jonction :

M. C. Huysmans. — Messieurs, je m'excuse d'intervenir dans ce débat, mais, si je le fais, c'est parce que je suis l'auteur de la résolution votée par le Conseil communal de la ville de Bruxelles, l'autre partie contractante, et parce que je désire voir triompher ici une résolution identique.

Cette résolution disait que « le Conseil communal de Bruxelles se ralliait aux déclarations faites au Sénat par M. le Ministre des Chemins de fer », et elle exprimait l'espoir « de voir le Gouvernement achever ce travail dans le plus bref délai possible ».

Messieurs, cette résolution a été adoptée par 29 voix contre une et 4 abstentions. L'unique voix opposante était naturellement radicale. Les 4 abstentions se composaient de 3 voix radicales et d'une libérale, et les 29 voix de la majorité comprenaient 2 radicales, 8 libérales, 8 catholiques et 11 socialistes.

La caractéristique de ce vote a été le ralliement de la presque unanimité du Conseil à l'achèvement rapide de la Jonction et, d'autre part, la dispersion des voix progressistes, dont deux se sont prononcées pour notre résolution, une contre et trois membres se sont abstenus. Le parti radical a donc émis toutes les opinions possibles. L'homme le plus compétent du Conseil communal de Bruxelles en matière de travaux publics, l'honorable M. Lemonnier, n'était pas présent. Mais à la page 152 de la note gouvernementale de 1909, il est rappelé à juste titre qu'à plusieurs reprises notre honorable collègue a demandé au Gouvernement d'achever ce travail dans le plus bref délai possible.

M. Theodor. — Il l'a déclaré à nouveau depuis.

M. Vandervelde. — Il a voté pour dans un récent meeting.

M. C. Huysmans. — Il a présidé les meetings, et je ne me souviens pas qu'il ait parlé. Mais j'aime à croire que son opinion n'a pas encore varié. *(Rires.)*

Et plus loin :

La nécessité d'aménager la gare du Nord a été annoncée par M. Vandenpeereboom dès le 28 février 1896, et, à ce moment, M. Vandenpeereboom, qui voyait très clair, disait que si l'on se contentait de cet agrandissement de la gare, il faudrait recommencer dix ans plus tard. M. Vandenbeereboom voyait juste; car, dès maintenant, les aménagements apportés à la gare du Nord sont insuffisants pour la raison que, dans dix ans, il faudra nécessairement tenir compte d'un trafic plus considérable. Notre Administration est assez intelligente pour prévoir cet avenir certain.

M. Janson. — Mais ces aménagements ont suffit pour assurer le service pendant l'Exposition.

M. C. Huysmans. — Parfaitement, mais il est démontré aussi que, dans quinze ans, il y aura régulièrement autant de voyageurs à la gare de Bruxelles qu'il y en a eu pendant la journée la plus forte de l'Exposition.

M de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Il y en aura même davantage.

M. C Huysmans. Les aménagements actuels ne suffisant donc pas, il est dès lors bien établi que M. Vandenpeereboom avait vu juste.

Deux ordres du jour furent déposés à la fin de la discussion. L'un émanant de M. Janson proposait un nouvel examen de la question par une commission compétente. Il fut repoussé par 91 voix contre 21 et 14 abstentions.

L'autre fut adopté par assis et levé à une grande majorité. Il était ainsi conçu :

« La Chambre se ralliant aux déclarations de M. le Ministre des Chemins de fer concernant la Jonction Nord-Midi, exprime l'espoir de voir le Gouvernement achever le travail dans le plus bref délai possible, et passe à l'ordre du jour.

(S.) C. Huysmans, Théodor, Wauwermans. »

Rappelons aussi l'avis si formel et si justifié que l'honorable M. Braun formulait en séance du 1er juin 1920, démontrant la nécessité de la Jonction des deux gares et l'intérêt qu'avaient à l'exécution de ce travail non seulement les Bruxellois, mais encore les habitants de la province tout entière.

*
* *

Au Sénat, l'honorable Bourgmestre de Bruxelles, M. De Mot, disait en séance du 26 mars 1901 :

Aujourd'hui, alors qu'on voit surgir les projets les plus extraordinaires, je tiens à rappeler que déjà, en 1888, une assemblée certainement autorisée, puisqu'elle remplaçait la Chambre de commerce, une association dont la compétence est indéniable, l'Union syndicale de Bruxelles demandait au Roi que le Gouvernement fit décréter la gare centrale Et il y a quelques jours, le 11 mars, un membre de l'Union syndicale, l'honorable M. Mignot-Delstanche, rappelait, aux applaudissements d'une nombreuse assistance, le vœu émis en 1888.

Il y a plus. Le Conseil communal, officieusement saisi de la question, s'est déclaré unanimement favorable. Et les raisons, Messieurs, sont aisées à fournir. Je les puise dans

l'Exposé des motifs que le Gouvernement déposa à la Chambre des représentants, le 11 avril 1900, en demandant un premier crédit impliquant le principe de la Jonction Nord-Midi et de la gare centrale.

Le Gouvernement, pour décider le Parlement, donnait des raisons péremptoires; je ne pourrais en fournir de meilleures.

Nous avons eu, après les agitations écrites, les agitations oratoires; et dans des réunions, auxquelles assistaient surtout d'honorables cafetiers du Nord et du Midi *hilarité*), on a prétendu, pour la première fois et un peu tardivement, que la Jonction Nord-Midi et la gare centrale ruineraient Bruxelles. On ne s'en était pas douté jusque là!

Dans la même séance, feu l'honorable Sénateur M. Hanrez exprimait en ces termes sa manière de voir quant au principe :

En ce qui concerne la gare centrale, je suis de l'avis du Gouvernement qu'il est nécessaire de faire la Jonction Nord-Midi afin de supprimer les rebroussements.

L'établissement d'une gare centrale est une question secondaire, la seule question importante c'est la réunion des réseaux du Nord et du Sud.

Nous savons avec quelle opiniâtreté et à combien de reprises l'honorable Sénateur a défendu ses idées, tout en prônant pour la Jonction directe un tracé différent de celui du Gouvernement.

* * *

M. le Sénateur Montefiore-Lévy exposait ainsi ses idées à ce sujet, tout en suggérant un tracé différent :

L'honorable M Hanrez a fait remarquer qu'à Bruxelles il existe déjà deux gares, celle du Midi et celle du Nord, qui peuvent être considérées comme gares centrales. En réalité, ces deux gares n'en font qu'une, chacune desservant une moitié de la ville tout en étant peu éloignée du centre et d'un accès facile, tant du centre que de la périphérie et dans toutes les directions.

Il suffirait, pour améliorer la situation, de supprimer dans ces gares le rebroussement et d'établir une simple halte dans le bas de la ville et qui desservirait le centre.

Tout le monde est d'accord pour reconnaître qu'il est indispensable de relier la gare du Nord à la gare du Midi, de manière que les trains puissent aller de l'une à l'autre sans rebroussement. C'est là le vrai but à atteindre et la solution que j'ai indiquée me paraît l'atteindre dans des conditions bien meilleures que celles du projet de gare centrale. Aussi, j'espère que cette idée fera l'objet d'un examen sérieux.

* * *

En séance du Sénat du 21 août 1903, M. le Ministre Liebaert a pu, sans être contredit par personne, déclarer :

L'utilité, la nécessité impérieuse de la Jonction sont si bien établies qu'elles ne sont plus même contestées. Je le constate avec une satisfaction toute particulière devant le Sénat et le Pays.

Aussi, me suis-je abstenu hier et m'abstiendrai-je aujourd'hui de reprendre la démonstration que j'ai faite à maintes reprises de cette nécessité. Le débat est épuisé quant au principe.....

Dans la séance du Sénat du 25 février 1910, l'honorable M. Coppieters, qui exprimait pour la première fois son avis sur la Jonction, affirma le même accord

quant au principe, avis qu'il devait reproduire à plusieurs reprises encore en l'accentuant. Il s'est montré en toutes circonstances un défenseur convaincu et éclairé du projet adopté :

M. Coppieters. — Messieurs, il est assez délicat pour un sénateur de province de s'occuper d'une question dans laquelle sont essentiellement engagés les intérêts de la ville de Bruxelles. Il est évident que quel que soit le projet, il surgira toujours des réclamations, parce qu'il y aura toujours des intérêts lésés.

Je ne dis pas que ces intérêts ne sont pas respectables, je crois au contraire qu'ils le sont. L'interpellation de l'honorable M. Hanrez aura pour effet de prouver que tout le monde est d'accord sur le principe qu'il faut absolument réaliser la Jonction entre les gares du Nord et du Midi. (*Marques d'assentiment.*)

. . . . . .

J'ai, du reste, eu la satisfaction de constater — je ne discute pas le choix de l'emplacement ni le tracé — que le projet actuel, dont j'ai eu l'occasion de voir les plans, a été, cette fois, admirablement étudié sous tous les rapports et, notamment, au point de vue des fondations.

Je ne crois pas qu'on puisse faire mieux et j'ai pleine confiance dans le service technique des chemins de fer de l'État. Je ne veux pas m'occuper du tracé, ni de l'emplacement de la gare centrale : ce sont là, je le répète, des questions locales qui échappent à ma compétence.

Il y a là en jeu des intérêts respectables dont on devra tenir compte et qui sont inévitables. Ce que je tiens à constater c'est que le projet en lui-même est très bien étudié et je rends volontiers hommage sous ce rapport aux ingénieurs. C'est un hommage que les ingénieurs de l'État ne méritent pas toujours. Non pas que leurs études ne sont pas sérieuses, mais ils sont parfois amenés à dresser des projets qui exigent ultérieurement des remaniements considérables, ce qui fait qu'on ne peut établir des devis exacts.

J'ai la conviction que pour ce qui concerne le projet en discussion, ce ne sera pas le cas.

Et le 29 décembre 1910, il disait encore :

Voilà mon opinion. Je ne mêle absolument pas la politique à cette question, et la preuve c'est qu'étant un de ces farouches socialistes dont parlait tout à l'heure l'honorable comte de Smet de Naeyer, je soutiens aujourd'hui le Gouvernement.

J'engage le Sénat à encourager le Gouvernement à commencer les travaux dans le plus bref délai possible. Le projet est connu, archiconnu. Il est merveilleusement conçu. Tout le monde est d'accord là-dessus et on voudrait de nouvelles études et remettre tout en question? C'est inadmissible!

*
* *

Nous ne résistons pas au plaisir de compléter cette série de citations par un extrait de ce que disait M. le Sénateur Liebaert en séance du 3 août 1921 :

M. Liebaert. — Messieurs, l'honorable M. Carpentier vient de caractériser parfaitement son point de vue : la question de la Jonction Nord-Midi est une question purement bruxelloise, où l'intérêt de Bruxelles doit seul être envisagé. En opposition à cette conception injuste, contraire à la réalité et aux rétroactes, M. Coppieters, lui, a très bien fait ressortir qu'il ne s'agit pas d'une question locale, mais d'une question nationale intéressant certes Bruxelles, mais aussi le reste du pays.

J'ai appris avec stupéfaction, par le discours de l'honorable M. Bauwens, que le service de l'exploitation serait devenu hostile à la Jonction Nord-Midi.

Il y serait hostile, alors que des hommes comme Ramaekers et Garnir, qui s'étaient

merveilleusement spécialisés dans l'exploitation, considéraient la Jonction Nord-Midi comme une question vitale pour notre railway, d'accord en cela avec le service de la traction et du matériel, avec le service des voies et travaux, avec l'unanimité des membres du Conseil supérieur du chemin de fer

L'honorable M. Bauwens a été plus favorisé que moi en recevant communication de cet avis sensationnel de l'exploitation.

Je désire être mis sur la même ligne que lui. Je demande que cet avis nous soit communiqué, et je prends acte du signe d'assentiment de l'honorable Ministre...

M. Vinck. — Qu'on nous donne une étude écrite.

M. Liebaert. — Bien entendu, il doit s'agir d'un avis fortement motivé

Je suis curieux d'apprendre quel est le moyen mirifique que le Service actuel de l'Exploitation a pu inventer pour remédier à ce vice capital de notre réseau qu'est la solution de continuité qui le fractionne au point même d'aboutissement de toutes nos lignes.

. . . . . .

Lorsque fut ratifiée par la législature la Convention que j'avais conclue avec M. De Mot, je reçus la visite du technicien ferroviaire le plus éminent de France et peut-être de l'Europe, M. Sartiaux, directeur général du Nord-Français. Il vint me dire :

« Je vous félicite d'être arrivé à cette solution. Elle aura des effets merveilleux pour le réseau belge. Que ne sommes-nous, en France, en situation de pouvoir arriver à des solutions semblables. »

Et M. Liebaert conclut ainsi :

Cela ne veut pas dire, Messieurs, que je sois insensible à la question esthétique qui préoccupe aujourd'hui uniquement la Ville de Bruxelles, car, sans rien changer au plan de la Jonction, des travaux partiels peuvent facilement être exécutés, qui feraient disparaître l'aspect de ruines dont je comprends très bien que Bruxelles se plaigne.

Lorsque le moment est venu, je ferai des propositions en ce sens, en y ajoutant l'indication des voies et moyens, de manière à prévenir l'objection financière. Invoquée dans les circonstances de partialité que je vous indiquais tantôt, elle met bien en lumière que les adversaires de la Jonction n'ont aucun argument intrinsèque à produire contre l'exécution du projet.

Tout en défendant résolument les intérêts de la province, je suis de ceux qui croient qu'il est de l'intérêt du pays d'avoir une belle et grande capitale digne de lui et qui le représente avec avantage aux yeux de l'étranger.

Actuellement, la Ville de Bruxelles n'a aucune gare sur son territoire : la gare du Nord est à Saint-Josse, la gare du Midi est à Saint-Gilles, la gare du Luxembourg, à Ixelles.

Est-ce admissible?

L'honorable M. Bauwens parlait tantôt des souvenirs que j'avais évoqués à propos de la création des chemins de fer.

En voici encore un : lors de l'élaboration du tracé des lignes à construire, maintes communes firent des démarches pour n'avoir pas de gare. Elles y réussirent pour leur plus grand malheur.

Il ne peut pas être dit que, plus de quatre-vingts ans après l'établissement des chemins fer, la Législature encouragera les efforts que, par une incompréhensible aberration, la Ville de Bruxelles fait maintenant à son tour pour obtenir la même « faveur », celle de ne pas posséder de gare sur son territoire.

*
* *

M. Sartiaux, dont M. Liebaert citait l'avis, fut, pendant plus de trente-cinq ans, le directeur de l'exploitation de la grande Compagnie du Nord qu'on nous

a citée souvent, aujourd'hui peut-être encore plus que jamais, comme un exemple à suivre.

On peut dire qu'au point de vue de l'exploitation technique, il était le maître incontesté de la Compagnie du Nord et que, dans le monde des hommes de chemins de fer, sa parole avait une autorité indiscutée.

C'était, dans toute l'acceptation du mot : un maître. Dès les premières années qui ont suivi les derniers agrandissements de la gare de Paris-Nord, en 1899, il n'a cessé d'exprimer hautement ses graves appréhensions quant aux conditions futures de l'exploitation de la gare. Il en prédisait, à très brève échéance, l'insuffisance nouvelle et l'impossibilité absolue d'y parer par de nouveaux agrandissements. Dès ce moment, il affirmait la nécessité d'arriver un jour à la jonction directe de la gare du Nord à celle du P. L. M. Même la boucle souterraine, telle qu'elle a été conçue pour Boston, n'était à ses yeux qu'un expédient insuffisant, ce n'était pas une solution.

Tel était l'avis de celui qu'avec raison M. Liebaert qualifiait de technicien ferroviaire le plus éminent de France et peut-être de l'Europe.

Il mérite certes d'être noté. Il constitue pour M. Bruneel, l'éminent ingénieur qui est l'auteur du projet de Jonction, une approbation qui le venge des quelques critiques dont il a été l'objet.

Ajoutons que M. Sartiaux, que certains d'entre nous ont pu apprécier personnellement, connaissait admirablement le réseau de l'État Belge et ses conditions d'exploitation.

* * *

Dans la même séance du 3 août 1921, M. le Sénateur Vinck disait :

Messieurs, je me permets d'insister, avec MM. Liebaert et Coppieters, pour que cette importante question de la Jonction Nord-Midi soit traitée comme elle le mérite et qu'on ne mette pas la prochaine Législature devant un fait accompli.

Je considère cette question comme d'une importance capitale au point de vue du développement des moyens de communication en Belgique. Je ne comprends pas, quoique je sois Bruxellois, la légèreté avec laquelle certains mandataires bruxellois traitent cette question, à moins qu'ils ne soient poussés par un intérêt local, je pense qu'ils le comprennent mal.

Je crois cependant être de ceux qui s'intéressent particulièrement au développement de notre agglomération, et j'ai fait, à ce sujet, certaines études, non seulement pour ce qui concerne notre pays, mais même les solutions données à des problèmes se posant à l'étranger. Je vois que partout à l'étranger on se plaint du manque de communications directes entre les gares et que les administrations des chemins de fer s'évertuent, avec toutes les difficultés que cela comporte, lorsqu'une jonction n'existe pas, comme par exemple à Londres, — de créer toutes espèces de services qui, naturellement, ne donnent qu'une satisfaction tout-à-fait relative aux voyageurs.

M. Coppieters. — Toutes ces capitales ont réalisé la pénétration dans les villes.

M. Vinck. — Dans toutes ces capitales on essaie de réaliser la pénétration. Prenez, par exemple, le quai d'Orsay. Songez combien cette gare rend de services au pays.

. . . . . .

Nous nous plaçons non seulement au point de vue de Bruxelles, mais au point de vue national. Imaginez, dans un pays comme le nôtre, où la densité de la circulation est la

plus considérable du monde entier, imaginez toute une population de voyageurs, arrivant à la gare du Nord, et obligée de parcourir à pied, avec leurs bagages, les 2,500 mètres séparant les deux gares, ou de se servir de tous moyens de communication, d'ailleurs souvent coûteux et très difficiles à trouver. Vous direz que ce sont là des difficultés inévitables. Je réponds qu'elles ne le sont pas et je vois dans l'avenir cette situation s'aggraver considérablement, car vous le savez — c'est du moins ce que disent les techniciens — qu'avant la guerre, en dix ans, le trafic de la gare du Nord avait doublé. Il est certain que, dans l'avenir, cette progression sera encore plus rapide, et qu'on pourrait être obligé d'arrêter certains trains à Schaerbeek.

* * *

Rappelons, enfin, l'énergique campagne menée par MM. les Sénateurs Coppieters et Vinck au cours d'une série de meetings contradictoires tenus à Bruxelles en mai 1922 et organisés par le « Grand Bruxelles » et « l'Union des Villes ».

* * *

Mais une preuve plus décisive encore du caractère que la Jonction a eu dès le début, nous est fournie par une communication faite par M. Bruncel, l'auteur du projet de la Jonction à la Section de Bruxelles de l'*Association des Ingénieurs sortis des Écoles spéciales de Gand* (tome XVI des *Annales* de cette Association 1893).

Nous y constatons qu'à cette époque le but de la Jonction était de relier les gares du Nord et du Midi *pour améliorer le service des trains internationaux*.

La ligne était prévue à deux voies seulement, la gare centrale n'avait que quatre voies. La gare du Midi recevait la ligne nouvelle, mais son aménagement n'était pas autrement modifié.

L'amélioration des gares du Nord et du Midi était considérée comme une nécessité éventuelle à laquelle la Jonction proposée devait permettre de donner satisfaction dans les meilleures conditions possibles, mais elle n'était pas considérée du tout comme la raison d'être de l'ouvrage proposé.

* * *

Nous n'insistons pas davantage. Nos lecteurs concluront avec nous que l'Exposé des motifs s'écarte de la vérité lorsqu'il soutient que les promoteurs de la Jonction Nord-Midi n'avaient pas pour « objectif » de souder les parties Nord et Sud du réseau, encore moins de créer une gare centrale.

La soudure des deux parties de notre réseau était, au contraire, au premier rang de leurs préoccupations. Elle se conciliait d'ailleurs et avec l'établissement d'une halte centrale réclamée depuis toujours à Bruxelles, et avec l'augmentation de capacité des gares du Nord et du Midi, impossible à réaliser autrement d'une manière pratique.

CHAPITRE IV

Avantages de la Jonction au point de vue de l'Exploitation. Avantages résultant de la soudure des deux parties du réseau.

A ces déclarations si formelles, et combien d'autres qu'on pourrait citer, parties des divers bancs de la Chambre et du Sénat : libéraux, catholiques, socialistes, déclarations démontrant la nécessité absolue de réaliser la jonction directe des gares du Nord et du Midi, l'Exposé des motifs oppose ce seul bout de phrase : « la Jonction n'aurait aucun effet utile sur la capacité des gares », affirmation sans preuves et, par conséquent, sans valeur.

Tout ce qui a été dit et affirmé à la Chambre et au Sénat, tout ce que, depuis l'origine des chemins de fer, ont réclamé avec insistance les magistrats communaux de Bruxelles, et il en fut parmi eux d'éminents qui connaissaient à fond et les besoins et les intérêts réels de leur ville, tout devrait s'écrouler dans ce bout de phrase !

Les travaux considérables de trois Commissions successives comprenant vingt-quatre fonctionnaires techniques ou administratifs différents pris parmi les plus autorisés et les plus compétents en cette matière spéciale, les discussions contradictoires longues et approfondies envisageant tous les côtés de la question, toutes les solutions possibles, les votes actés engageant la responsabilité personnelle de chacun des membres qui les émettaient, l'unanimité absolue des membres des trois Commissions pour rejeter toutes solutions autres que la Jonction, et notamment l'aménagement et l'agrandissement sur place des gares actuelles, l'unanimité de tous les membres de ces Commissions pour adopter, parmi les Jonctions envisagées, celle qui a été soumise aux Chambres par le Gouvernement, l'exposé si complet et si documenté de la note de 1909, tout cela est inexistant devant cet axiome doctoralement posé : « la Jonction n'aurait aucun effet utile sur la capacité des gares ».

Les avis émis au sein des Commissions par les fonctionnaires les plus éminents qui, pendant vingt ans, furent à la tête du service de l'exploitation, principal intéressé, les Ramaeckers, Van Mierlo, Garnir, Tondelier qui tous affirmèrent la nécessité de la Jonction, solution complète pour l'avenir, tous ces avis seraient sans valeur devant l'avis, d'ailleurs anonyme et resté absolument inconnu à la Chambre, que *le Service de l'Exploitation* d'aujourd'hui aurait émis contre la Jonction !

*
* *

En une matière de cette importance la Chambre ne saurait se contenter de mots. Il lui faut, pour mettre à néant tout ce qu'elle a jugé utile et nécessaire, tout ce qu'elle a voté depuis vingt ans, tout ce à quoi elle a consacré de nom-

breux millions déjà, il lui faut autre chose, il lui faut des preuves. Aucune n'est donnée dans l'Exposé des motifs.

*
* *

Il n'est donc pas sans opportunité de rappeler les passages de la note de 1909, qui développent les avantages à résulter de la Jonction et qui, à de minuscules détails près, est restée entièrement en situation. Nous nous bornerons dans cette citation aux facilités qui en résulteront pour l'exploitation du réseau et, par voie de conséquence, des gares :

Avantages de la Jonction au point de vue de l'exploitation du réseau.

Les considérations développées dans la première partie de cette note nous dispensent de nous étendre longuement sur les grands avantages qui résulteront, pour l'exploitation des chemins de fer, de la création de la Jonction Nord-Midi.

Ces avantages peuvent se résumer ainsi :

a) Transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage les mettant à la hauteur des besoins non seulement du moment, mais encore d'un avenir éloigné;

b) Soudure des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer belges, aujourd'hui presque étrangères l'une à l'autre au point de vue du service des voyageurs;

c) Suppression des manœuvres laborieuses et coûteuses que comporte l'exploitation de gares en impasses.

A. — *Transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage.*

Pour se rendre compte de l'avantage énorme qui résulte de cette transformation au point de vue de la capacité du trafic, il suffit de se rappeler la longue série d'opérations que comporte, dans une gare en impasse, l'entrée d'un train devant être garé pendant un certain temps pour repartir ensuite. C'est, peut-on dire, dans l'exploitation actuelle des deux gares, la règle générale.

Les voies sont une première fois parcourues par le train arrivant, une seconde fois par la machine de manœuvre qui vient s'atteler en queue du train, une troisième fois par la rame dirigée vers les voies de garage, enfin par la machine qui a amené le train et qui va à la remise.

Pour que la même rame de voitures reparte plus tard de la gare, il faut, tout d'abord, l'amener sur la voie du départ au moyen d'une machine de manœuvre, il faut que celle-ci rebrousse et que la machine de remorque vienne ensuite s'atteler au train, il faut, enfin, que celui-ci parte chargé de voyageurs.

Ainsi, pour qu'une rame de voitures d'un train entrant reparte de la gare après garage d'attente, ce qui est la règle générale, il faut une série de *huit* mouvements de sens inverses soit du train tout entier, soit des machines de remorque ou de manœuvre.

Ces mouvements ne peuvent, ni au moment de l'entrée, ni au moment du départ, s'exécuter consécutivement, sans interruption. Par exemple, les diverses manœuvres à faire, après l'arrivée du train, doivent s'effectuer en coupant une ou plusieurs voies d'arrivée. Comme il importe de ne pas entraver l'entrée d'autres trains, il faut, nécessairement, que ces diverses opérations soient effectuées à des moments convenablement choisis pour ne pas empêcher l'arrivée d'autres trains ou les manœuvres faites pour d'autres trains.

La série des opérations prend ainsi un temps bien plus long que celui qui serait nécessaire pour l'exécution successive des diverses manœuvres. En fait, depuis le moment de

l'entrée d'un train sur une voie à quai jusqu'au retrait de la machine de remorque libérant à nouveau la voie, il s'est passé souvent 20, 25 ou 30 minutes.

Au départ, les rames sont amenées sur les voies d'expédition, 15, 20 minutes, parfois plus même, avant l'heure du départ.

Dans une gare de passage, le train entrant stationne le long du quai pendant le temps strictement nécessaire pour le débarquement et l'embarquement des voyageurs, puis continue sa route, dans le même sens, pour le départ ou le garage.

Les huit opérations successives nécessaires dans une gare en impasse se réduisent ainsi à deux mouvements dans une gare de passage, on pourrait presque dire à un seul, le sens de la marche étant continu, celle-ci étant simplement interrompue pendant les 4 ou 5 minutes de stationnement.

Il faut ajouter encore que les huit opérations à faire dans une gare en impasse se font, naturellement, d'un même côté de celle-ci. Il en résulte un enchevêtrement de manœuvres de sens divers sur un même faisceau de tête de gare, au milieu des trains entrants et des trains sortants. Ces diverses opérations s'entravent donc les unes les autres et prennent un temps considérable.

Dans le système de la gare de passage, au contraire, plus de manœuvres en sens divers. A chaque extrémité de la gare la circulation des trains se fait, sur les mêmes voies, constamment dans le même sens. La succession des arrivées et des départs y est ainsi plus rapide, presque continue.

On peut ainsi se rendre compte de la différence énorme de capacité de trafic d'une gare terminus et d'une gare de passage.

Les deux gares du Nord et du Midi aménagées en gares de passage à dix voies desservies par des trottoirs spacieux, facilitant et abrégeant le débarquement et l'embarquement des voyageurs, assureront ainsi, pour une période pratiquement indéfinie, le service d'un nombre de trains plus grand que ne pourraient le faire ces gares en impasses agrandies même jusqu'à concurrence de 40 voies et plus.

La transformation des gares en impasse en gares de passage résout donc bien définitivement le problème du dégagement des deux gares du Nord et du Midi. Elle présente sur l'autre solution l'avantage énorme de ne pas exiger les emprises colossales qu'il faudrait faire sur les parties bâties du territoire des communes et surtout de Saint-Josse-ten-Noode, pour des gares terminales qui ne répondraient même aux besoins que pour un laps de temps relativement court.

B. — *Soudure des parties Nord et Sud du réseau des chemins de fer de l'État.*

Il est de l'essence même des chemins de fer de se souder entre eux et d'établir des relations directes entre les lignes aboutissant à un même centre.

Alors que des compagnies étrangères l'une à l'autre s'imposent les plus lourds sacrifices pour créer des relations le plus directes possible entre leurs réseaux, alors que, dans toutes les grandes villes, on s'attache à relier par des voies continues les grandes lignes ferrées, on ne conçoit guère que, dans un même réseau, les deux moitiés puissent rester en quelque sorte isolées l'une de l'autre, sans communication directe et rapide entre elles.

Or, dans le vaste réseau des chemins de fer belges, les grandes artères du Nord et du Midi sont, en fait, isolées l'une de l'autre par l'agglomération bruxelloise.

On ne peut, en effet, considérer comme une Jonction satisfaisante la ligne de ceinture existant à l'ouest de Bruxelles. Elle est insuffisante pour le trafic qu'elle devrait assurer, elle est, en quelque sorte, coupée par le pont tournant existant sur le canal maritime à Laeken, elle ne remédie ni aux graves défauts ni à l'exiguité des gares à voyageurs actuelles.

On comprend qu'à l'origine des chemins de fer on ait placé les gares à voyageurs à la périphérie des grandes villes, dans des terrains de valeur réduite et qu'on les ait laissées isolées les unes des autres. Nul n'a pu prévoir, à cette époque, l'activité inouïe qui régnerait un jour sur les voies ferrées.

Mais la gravité du mal résultant de cet isolement n'a pas tardé à éclater dès que le trafic s'est développé.

La nécessité de créer des relations directes des diverses parties du pays, non seulement avec les grands centres, mais encore avec les régions situées au delà, a obligé, il y a longtemps déjà, à établir autour des grandes villes des lignes de ceinture réunissant entre elles, par des voies détournées, les diverses gares les desservant.

Mais l'insuffisance de cet expédient n'a pas tardé à devenir évidente. Cette solution était inefficace et ne permettait qu'un trafic réduit, à circulation lente.

La ligne de ceinture, satisfaisante pour les transports de marchandises, est incompatible avec les nécessités actuelles d'un grand trafic de voyageurs.

Les relations entre deux gares desservies par une ligne de ceinture exigent l'entrée des trains dans une gare en impasse, un changement de machine, un rebroussement sur quelques kilomètres de longueur, un parcours sur la ligne de ceinture d'un développement relativement grand, l'entrée dans une seconde gare en impasse, un nouveau changement de moteur suivi d'un nouveau rebroussement.

Alors que les deux gares à relier à Bruxelles sont distantes de moins de 3 kilomètres, le parcours imposé aux trains par la voie détournée de la ceinture s'étend sur une longueur de 11 kilomètres.

Et que de complications dans le service! Que de manœuvres, de changements de moteurs, de pertes de temps pour le voyageur tout comme pour le personnel du chemin de fer!

Un train partant d'Anvers pour Mons et Paris, entrant d'abord à Bruxelles-Nord, puis à Bruxelles-Midi, exige pour le parcours d'Anvers à Mons trois locomotives. Il met, à parcourir la distance de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi par la ceinture, 17 minutes sans arrêt intermédiaire.

Dans le système de la Jonction directe, d'une longueur de 3 kilomètres seulement, une seule machine effectuera le trajet d'Anvers à Mons et le parcours par la Jonction prendra 7 ou 8 minutes seulement, y compris l'arrêt à la Halte centrale.

En tenant compte des stationnements plus longs qui sont actuellement imposés à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi par les changements de machines, on peut affirmer que l'économie de temps obtenue par la Jonction directe atteindra 15 minutes.

Dans ce système, l'agglomération bruxelloise cesse d'être une barrière à la circulation de plus en plus intensive entre les diverses parties du pays, entre les diverses nations d'Europe.

La circulation se fera par la Jonction avec la même facilité, la même continuité, la même rapidité que le passage dans les stations intermédiaires des diverses parties du réseau.

La ligne de Jonction décrétée reliant directement, sans rebroussement, par le tracé le plus court, les gares du Nord et du Midi, aboutissements des deux grandes fractions du réseau, résoud ainsi le problème de la façon la plus simple, la plus complète et la plus heureuse au point de vue de l'exploitation de l'ensemble du réseau et des lignes internationales.

C. — *Suppression des manœuvres laborieuses et coûteuses que comporte l'exploitation de gares en impasses.*

Nous avons indiqué la longue série des opérations que nécessitent l'entrée et le garage d'un train, sa remise à quai pour le départ et sa réexpédition.

La Jonction étant réalisée, ces laborieuses manœuvres seront ou supprimées ou réduites à peu de chose.

Les lignes aboutissant au Nord étant directement soudées à celles qui se terminent aujourd'hui au Midi, il sera facile de réduire à un minimum le nombre des trains qui se forment ou qui finissent à Bruxelles et de diminuer ainsi l'importance des installations de formation et le nombre des opérations de garage et de remise en marche des rames.

Il sera rationnel et facile, dans ce système, de faire continuer au delà de Bruxelles bien

des trains qui y meurent aujourd'hui dans l'une ou l'autre des deux gares terminales. On conçoit qu'un train venant d'une des lignes du Nord, de l'Est ou de l'Ouest et aboutissant ainsi à la gare du Nord où il doit souvent rester garé pendant quelques heures, poursuive dans l'avenir son itinéraire à travers la ville par la Jonction et le continue au Midi par l'une des lignes partant de cette gare. Les questions d'horaires, de composition des rames, de profil des lignes, détermineront dans quelle mesure on pourra réaliser ce programme.

Une étude a été faite naguère, en 1901, dans ce but.

A cette époque, il y avait à Bruxelles-Midi, en temps normal, c'est-à-dire abstraction faite des trains extraordinaires mis en marche les jours de fort trafic, 210 trains, soit 105 à l'arrivée et 105 au départ.

A Bruxelles-Nord, 320 trains, soit 160 dans chaque sens. Le nombre total des trains entrants et sortants, pour les deux gares, était donc de 530 par jour. L'étude faite à cette époque a montré qu'on pouvait estimer à 100 environ le nombre des trains qui pouvaient, immédiatement après la création de la jonction, passer directement des lignes du Nord aux lignes du Midi ou inversement. Ce nombre ne pourra que croître dans l'avenir au fur et à mesure qu'on cherchera davantage l'application de ce principe de continuité des trains à travers l'agglomération bruxelloise.

Le nombre des trains passant sur la jonction se trouverait ainsi ramené à 430 au jour de l'ouverture.

Le nombre des rames à garer ou à remettre en chargement au départ de Bruxelles sera aussi considérablement réduit.

De plus, ces opérations seront singulièrement simplifiées.

Chacune d'elles, à l'arrivée ou au départ, exige aujourd'hui quatre mouvements en sens inverses et l'utilisation de machines de manœuvre.

Dans le système de la jonction plus de machines de manœuvre, plus de mouvements multiples en sens inverses.

Un train venant des lignes du Midi, traversant la ville par la Jonction et aboutissant à la gare du Nord où finit son itinéraire, continuera sa marche dans le même sens après débarquement des derniers voyageurs, et, remorqué par sa locomotive propre, arrivera directement, par des voies spéciales de circulation, dans les faisceaux de garage où la machine sera décrochée et poursuivra sa route, toujours dans le même sens, pour entrer directement à la remise. Plus de machines de manœuvre, plus de mouvements en sens inverses, plus d'accrochages successifs de machines, plus de traversées répétées des voies d'entrée ou de sortie de la gare par les rames en manœuvre. Suppression de dangers pour le personnel, simplification dans les opérations, économies de toute nature, de temps et d'argent.

Dans son discours du 15 mars 1911, M. le Ministre de Broqueville a évalué l'économie dans les manœuvres à 700 à 800 mille francs par an, avant guerre.

Elle serait évidemment notablement supérieure aujourd'hui.

La cause nous paraît ainsi entendue : c'est la Jonction des parties Nord et Sud du réseau que les Ministres qui ont précédé l'honorable M. Neujean ont toujours eu en vue, c'est cette Jonction qui a déterminé les votes constamment favorables du Parlement.

Avantages de la soudure des différentes parties du réseau.

« Mais, dit l'Exposé des motifs, d'aucuns voient surtout dans la Jonction la soudure des différentes parties du réseau. »

Et il cherche à établir que les avantages qu'on recherche par cette soudure peuvent être obtenus sans elle.

Notons, comme le dit l'Exposé, que la gare du Nord donne accès aux parties Ouest, Nord, Est et Sud-Est du pays.

D'autre part à la gare du Midi, aboutissent toutes les lignes venant du Sud, du Sud-Ouest et aussi de l'Ouest, de la ligne de Tournai et de Calais.

Une Jonction directe reliant entre elles les deux gares du Midi et du Nord, mettrait donc en communication *toutes les lignes aboutissant à Bruxelles et par elles toutes les régions du pays.*

En serait-il ainsi par les moyens que l'Exposé des motifs suggère?

Nullement.

Il envisage que des trains à organiser entre Anvers et Charleroi pourraient passer, dit-il, soit par la gare du Luxembourg, soit par la ligne à créer de Schaerbeek à Hal.

Personne certes ne reconnaîtra que ce soit là, comme dans le système de la Jonction, le ralliement des deux parties du réseau. Ce n'est que la solution d'un cas très particulier, la communication entre deux villes déterminées.

C'est peu ou même rien, et en outre la solution est défectueuse au point de n'être pas pratique.

L'auteur de la proposition a perdu de vue l'allure radicalement différente des deux parties de lignes à parcourir d'Anvers à Charleroi par Bruxelles Quartier-Léopold et Ottignies.

La première partie du trajet, d'Anvers à Schaerbeek, est une ligne absolument plate et les trains qui la parcourent peuvent être constitués à une composition maximum en même temps qu'ils peuvent être remorqués par des moteurs adaptés aux lignes plates.

Mais, à partir de Schaerbeek, l'allure de la ligne change du tout au tout. Au lieu d'une ligne absolument plate, nous nous trouvons en présence de la ligne dont l'exploitation est la plus difficile du réseau, la ligne du Luxembourg qui jusqu'à Ottignies, station de bifurcation, présente des pentes et des rampes alternatives de 16 millimètres par mètre.

La composition du train devrait donc être ou bien réduite sur tout le parcours en raison des difficultés du trajet ou modifiée en cours de route, et, de plus il faudrait, à Schaerbeek, changer de moteur. Exploitation irrationnelle, antiéconomique, assujettissante.

Pourquoi d'ailleurs, si elle était si pratique l'Administration ne l'aurait-elle pas déjà adoptée puisque aujourd'hui il existe deux trains directs dans chaque sens entre Anvers et Charleroi auxquels on impose un rebroussement à Bruxelles-Midi et qui mettent ainsi $2\,^1/_2$ et 3 heures à faire un trajet de 100 kilomètres?

* * *

La note de 1909 dit encore, nous le rappelons :

> Les lignes aboutissant au Nord étant directement soudées à celles qui se terminent aujourd'hui au Midi, il sera facile de réduire à un minimum le nombre de trains qui se forment ou qui finissent à Bruxelles et de diminuer ainsi l'importance des installations de formation et de remisage et le nombre des opérations de garage et de remise en marche des rames.

Il sera rationnel et facile, dans ce système, de faire continuer au delà de Bruxelles bien des trains qui y meurent aujourd'hui dans l'une ou l'autre des deux gares terminales. On conçoit qu'un train venant d'une les lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest et aboutissant ainsi à la gare du Nord où il doit souvent rester garé pendant quelques heures, poursuive dans l'avenir son itinéraire à travers la ville par la Jonction et le continue au Midi par l'une des lignes partant de cette gare. Les questions d'horaires, de composition des rames, de profil des lignes, détermineront dans quelle mesure on pourra réaliser ce progamme.

On le voit, lorsque l'Administration des chemins de fer a cherché à établir la continuité de certains trains de part et d'autre de la capitale, elle ne s'est pas posé à priori, comme le fait l'Exposé des motifs, la condition d'établir des relations directes entre deux villes déterminées sans se préoccuper des conditions d'exploitation des lignes diverses à emprunter, ce qui eût été une façon mesquine et vicieuse d'envisager le problème.

Elle s'est laissé guider dans la détermination de ces itinéraires continus par les questions d'horaires, de composition de rames, de profil des lignes.

En général, les relations entre les lignes discordantes doivent être assurées, non par des trains directs, mais par les correspondances entre les trains *adaptés* à chacune des lignes et qui entrent en contact à Bruxelles dans les diverses gares de la Jonction. Un simple changement de train assure ainsi la relation sans imposer une exploitation compliquée et anti-économique.

L'extrait que nous avons cité de la note de 1909 montre d'ailleurs clairement qu'en recherchant la possibilité de faire continuer au delà de l'agglomération bruxelloise certains trains qui y meurent aujourd'hui, l'Administration des Chemins de fer n'a nullement eu l'objectif d'établir des trains directs entre quelques centres déterminés du pays. Il montre, au contraire, qu'elle a visé à réduire à un minimum le nombre des trains qui se forment ou qui finissent à Bruxelles et à diminuer ainsi l'importance des installations de formation et de remisage, le nombre des opérations de garage et de remise en marche des rames, d'où devaient résulter des économies sensibles des frais d'exploitation en même temps qu'une réduction des charges des gares. L'objectif est en somme de souder en un seul deux trains existants, de manière à simplifier le service et non de le compliquer par la création de trains directs jugés inutiles.

*
* *

La ligne Schaerbeek-Hal permettra, dit l'Exposé des motifs, d'organiser de bons trains directs entre Anvers et Charleroi.

Ces trains *directs* emprunteraient ainsi la ligne de Schaerbeek à Hal qui est, en ordre principal, destinée à la circulation des trains de marchandises et, subsidiairement à la circulation des trains de voyageurs à *marche lente*. Il n'y aura sur cette ligne aucune station importante de voyageurs. On retournerait ainsi à l'emmêlement des vitesses différentes qu'on cherche systématiquement à éviter aujourd'hui.

De plus, les trains que l'on organiserait, ou bien *éviteraient complètement la capitale* qu'ils contourneraient à grande distance à l'Est en passant par Boendael,

ou bien, si on voulait les faire passer par la gare du Quartier-Léopold, il faudrait leur faire parcourir, de Watermael à Schaerbeek, toute une partie de ligne à pentes et rampes fortes avec toutes ses sujétions.

*
* *

On peut se demander d'ailleurs s'il existe un mouvement de voyageurs suffisant pour alimenter à lui seul un service quelque peu intensif de trains directs entre les villes de Charleroi et d'Anvers.

La réponse n'est pas douteuse, elle est négative, et l'Exposé des motifs l'affirme d'ailleurs lui-même en disant que de tels trains directs seraient insuffisamment utilisés pour couvrir les frais qu'ils entraîneraient.

De l'aveu même de l'Exposé, il ne faut donc pas s'y arrêter plus longuement.

Les chiffres fournis à la Section centrale en réponse à sa question 14 sont pleinement édifiants. Ils montrent qu'entre Anvers et Charleroi le nombre moyen journalier des voyageurs utilisant les trains directs existants est de 131 par jour, soit par train respectivement 57 et 74. En sens inverse, les chiffres sont moindres encore : entre Charleroi et Anvers, moyenne journalière de 101 voyageurs, soit par train 56 et 45.

La Section centrale n'a pas voulu s'en tenir à cette simple constatation. Elle a demandé au Gouvernement (question 14) si, dans sa pensée, ce trafic augmenterait dans le cas où l'on déciderait la suppression de la Jonction,

La réponse dit que : « L'utilisation de ces relations ne serait pas modifiée par l'abandon de la Jonction. »

C'est donc sur un trafic aussi insignifiant que le Ministre se base pour défendre son système. Il semble, par là, ne pas même se rendre compte du but de la Jonction et des progrès qu'elle peut réaliser.

*
* *

Lorsque le Gouvernement a préconisé la Jonction directe à Bruxelles des parties Nord et Sud du réseau, il a entendu qu'un voyageur arrivant à Bruxelles d'un point quelconque du réseau, *proche ou éloigné*, pût, sans sortir de la gare, trouver à Bruxelles un train qui lui permît de se rendre en un autre point quelconque du réseau, également *proche ou éloigné*.

La Jonction directe réalise de façon absolue ce programme.

En est-il de même dans le système de l'Exposé des motifs?

Aucunement.

Il n'est pas exact de dire comme le fait l'Exposé des motifs que le réseau tel qu'il existe permet de créer des trains directs reliant les centres importants du pays, dans des conditions aussi favorables que par la Jonction Nord-Midi.

Ces relations directes peuvent, dans une certaine mesure et dans des conditions souvent défectueuses, être établies entre des points éloignés convenablement

choisis. Elles n'existeraient pas, comme dans le système de a Jonction, *entre deux stations quelconques, proches ou éloignées.*

Telle est la différence énorme, essentielle entre les deux solutions.

*
* *

L'Exposé des motifs invoque encore ce qui se pratique pour les quelques rares trains d'Anvers à Paris. Et pour étayer sa thèse, il affirme que dans le système de la Jonction ils mettraient cinq minutes de plus qu'aujourd'hui.

Peut-être l'avantage de desservir la gare de Bruxelles-Nord, et la halte centrale au cœur de la ville, que le public voyageur de Bruxelles apprécierait grandement, justifierait-il plainement cette faible augmentation de durée.

Mais pour arriver à cette conclusion, augmentation de cinq minutes de la durée du trajet d'Anvers à Bruxelles-Midi, l'Exposé des motifs invoque qu'à la gare du Nord les trains s'arrêteraient dix minutes. Nous démontrerons par des exemples pris dans des cas similaires, que cette durée est exagérée.

Ce que l'Exposé des motifs ne dit pas, c'est qu'actuellement les trains d'Amsterdam-Paris obligés de rebrousser dans la gare de Bruxelles-Midi stationnent dans celle-ci, pendant 22, 24 et 25 minutes. De telle sorte que même en supposant dans les gares du Nord et du Midi les stationnements *excessifs* de 10 minutes, le départ des trains vers Paris dans le cas de la Jonction, se fera de la gare du Midi, 7, 9 et 10 minutes plus tôt que dans le cas actuel. L'argument est ainsi mis à néant. Au lieu d'une perte il y aura un gain de temps très appréciable.

*
* *

L'Exposé affirme que dans le système de la Jonction, il faudrait changer deux fois de locomotive, tandis qu'aujourd'hui on n'en change qu'une fois.

L'argument ne vaut. Ainsi que nous l'établirons plus loin, les locomotives à vapeur pouvant, de l'avis formel dûment éclairé du Comité de Direction, être maintenues aux trains dans la traversée de la Jonction, il n'y aurait tout au contraire, entre Anvers et Mons, voire même entre Anvers et Paris aucun changement de moteur, tandis que dans le système actuel, le changement de moteur à Bruxelles-Midi est inévitable avec toutes ses sujétions et ses pertes d'effet utile des moteurs et de leur personnel.

*
* *

L'Exposé des motifs dit encore que la ceinture-ouest de Bruxelles va être établie à quatre voies.

Nous doutons grandement qu'il en sera ainsi, si ce n'est dans un avenir très, très éloigné.

L'établissement de quatre voies, deux pour le service des voyageurs, deux pour le service des marchandises a été envisagé en vue de la création sur la ceinture Ouest d'un service intensif à départs fréquents, de trains de voyageurs s'arrêtant aux diverses haltes à voyageurs établies sur cette ceinture. Il était conçu en vue

de l'organisation d'un vrai service de trains métropolitains circulant comme à Berlin, sur la ceinture Est-Ouest, dont le cercle aurait été complété par un raccordement entre la gare du Quartier-Léopold et la gare de Bruxelles-Midi.

M. le Ministre Vandenpeereboom a naguère entretenu le Parlement de cette organisation future de trains métropolitains.

Mais dans sa pensée, c'était là une solution pour un lointain avenir lorsque l'agglomération bruxelloise aurait atteint une population au moins double de celle d'aujourd'hui.

Il n'a jamais, à aucun moment, été dans la pensée des ministres précédents de réaliser ce projet et d'établir la ligne à quatre voies.

Si, quelques ouvrages d'art nouveaux ont été établis en prévision de cette extension, c'était par une mesure de sage prévoyance pour ne compromettre, ou même ne gêner en rien la solution du lointain avenir, et pour la préparer dans une certaine mesure.

Aujourd'hui moins que jamais, on pourrait justifier la réalisation du travail. Les trains de voyageurs qui desservaient la ligne ont cessé d'exister et il n'y passe plus que les quelques trains en nombre infime d'Anvers à Paris.

En outre, ainsi que le signale l'Exposé des motifs lui-même, cette ligne, sera déchargée de nombreux trains de marchandises après la construction de la ligne de Schaerbeek à Hal.

On pourrait donc moins que jamais justifier aujourd'hui le doublement des voies de cette ceinture et nous ne pouvons concevoir qu'on ait pu déclarer que ce travail va être exécuté. La Chambre aurait d'ailleurs à se prononcer sur semblable proposition.

*
* *

Signalons enfin les passages suivants d'une note de M. le sénateur Vinck au sujet des avantages de la Jonction, au point de vue de la création éventuelle d'un chemin de fer métropolitain :

La Jonction est une solution qui garantit le développement à venir de notre réseau national et du réseau métropolitain de la Ville de Bruxelles.

Que les communes suburbaines y pensent : renoncer à la Jonction, c'est perdre la plus belle occasion d'établir la colonne vertébrale d'un métro, à laquelle par la suite tout un réseau pourra se raccorder.

CHAPITRE V

Opinion des techniciens belges et étrangers sur les avantages des gares de passage.

Mais la Jonction serait-elle vraiment, comme l'affirme audacieusement l'Exposé des motifs, sans effet sur la capacité des gares du Nord et du Midi ?

L'honorable Ministre serait ici en opposition avec les techniciens du monde

entier et avec des fonctionnaires — non des moindres — de son propre Département.

Qu'y a-t-il de plus avantageux au point de vue de l'exploitation : une gare en impasse ou une gare de passage? Telle est la question à résoudre.

Qui oserait soutenir qu'une foule s'engouffrant dans une rue barrée à son extrémité se dégagerait aussi vite, en rebroussant chemin et en fendant la foule des nouveaux arrivants, que si l'extrémité de la rue était dégagée de tout obstacle et librement ouverte au passage?

C'est cependant cela que prétend l'Exposé des motifs.

Et c'est d'autant plus étonnant que deux fonctionnaires du Département des Chemins de fer, M. Vanderrydt, administrateur de la traction et du matériel et professeur à l'Université de Bruxelles, et M. Minsart, ingénieur au même service et qui, si nous ne nous trompons, fait partie du Cabinet de M. le Ministre des Chemins de fer, soutiennent le contraire.

Dans le tome II du *Cours d'exploitation des Chemins de fer*, dont ils sont les auteurs, ils s'expriment ainsi :

> Les gares de passage l'emportent sur les gares en impasse, aux points de vue ci-après : *a*) les entrées en gare se font avec moins de danger et moins de perte de temps; *b*) les arrêts des trains n'ont que la durée nécessaire pour débarquer et embarquer les voyageurs, décharger et charger les bagages. Il n'en est pas de même dans une gare à rebroussement, où une nouvelle locomotive doit être attelée au train et un nouveau fourgon, à moins qu'on n'adopte le système de faire rouler les trains avec un fourgon de tête et un fourgon de queue; *c*) la manœuvre des voitures directes peut se faire avec plus de célérité, étant donné qu'il est possible de l'exécuter soit à l'une soit à l'autre extrémité du train; *d*) l'exploitation de la gare est moins dangereuse : on est affranchi des nombreuses circulations de locomotives propres aux gares en impasse, où chaque train de passage veut une machine nouvelle (devant venir du dépôt jusqu'à la voie de départ) et laisse une machine (devant rebrousser au dépôt) lorsque le train est parti.
>
> Malgré ces inconvénients, qui affectent la marche et le coût de l'exploitation, on construit des gares en impasse, parfois parce que l'on ne peut pas les éviter, le plus souvent parce qu'elles permettent de pénétrer plus avant dans l'intérieur des villes.

On ne saurait résumer mieux en quelques lignes la supériorité des gares de passage pour le service des voyageurs.

Cet avis si précis et formel de deux fonctionnaires du Département, auxquels leur situation donne une grande autorité en matière d'exploitation des chemins de fer, répond victorieusement à l'affirmation contraire de l'Exposé des motifs.

*
* *

Il est, d'ailleurs, entièrement corroboré par les avis qui ont été émis au cours des discussions qui ont eu lieu au Congrès International des Chemins de fer. Celui-ci réunit les délégués les plus autorisés des Administrations des chemins de fer du monde entier, à l'exception de ceux des pays autrefois ennemis.

*
* *

Un rapport très documenté a été soumis à la dernière session du Congrès, à Rome en 1922, au sujet des dispositions à donner aux gares terminus à voya-

geurs. Et par ces mots le Congrès entendait les gares aboutissant à de grandes villes.

Le rapporteur, M. Baldwin, vice-président de l'*Illinois Central*, le plus grand des réseaux des États-Unis, classait les gares terminus à voyageurs, au point de vue de la disposition des voies à quais, en trois types généraux :

Gares à rebroussement;

Gares de passage;

Gares à boucle.

La gare à boucle, disait-il, est une variante de la gare de passage. Les trains entrent généralement dans la gare venant de la même direction, les voies principales convergent à partir des extrémités des quais, de manière à former une boucle ou segment de cercle.

De la sorte, les trains entrants peuvent prendre leur position de départ par la boucle à travers la station, après avoir changé de sens et sans remonter le courant des nouveaux trains entrants.

Ce système est souvent adopté aux points terminus des tramways, mais, à raison de la superficie nécessaire pour les courbes de grand rayon, son emploi pour les chemins de fer est restreint. La « Broad street station », de Richmond (Virginie), est un exemple de ce type.

La boucle préparée à la gare de Boston-Sud pour les trains de banlieue est restée jusqu'ici inexploitée, son emploi exigeant la traction électrique, qui n'a pas encore été adoptée.

Envisageant les trois types de gare, le rapporteur s'exprime ainsi :

Dans une gare à rebroussement, il faut nécessairement que toutes les locomotives et tous les véhicules entrent et sortent par l'unique goulot. Il n'en est pas de même pour les gares de passage et à boucle, où les mouvements sont généralement continus à travers les gares et où l'embarras dû aux mouvements de sens contraire est réduit au minimum.

Et plus loin :

Le nombre excessif de mouvements de refoulement et de traversée nécessaires dans une gare à rebroussement tend à en restreindre la capacité de service. Dans les gares de passage et à boucle, les mouvements se faisant dans un seul sens, un train peut suivre celui qui le précède, tandis que dans la gare à rebroussement, il faut qu'une voie à quai soit dégagée par un train avant qu'un autre puisse l'occuper.

Par conséquent, à nombre égal de voies à quai, la capacité des gares de passage et à boucle est *notablement* plus grande que celle des gares à rebroussement.

Et encore :

Les avantages de gares de passage et à boucle sur les gares à rebroussements sont évidents.

* * *

Remarquons qu'au Congrès des Chemins de fer les rapports ne sont pas l'expression de l'opinion personnelle du rapporteur mais sont la condensation des renseignements fournis au cours d'enquêtes approfondies auprès de toutes les administrations adhérentes au Congrès, renseignements que le rapporteur se

borne à classer méthodiquement pour en tirer les déductions qui résultent de la pratique même et des avis des réseaux.

* * *

Les grands réseaux américains qui ont vu se développer dans des proportions inouies leur trafic et les exigences du service, n'ont pas hésité à créer, souvent à frais énormes, des installations nouvelles, méthodiques, suivant un plan rationnellement conçu.

Faut-il rappeler l'exemple devenu en quelque sorte classique, de l'immense gare souterraine créée au cœur même de New-York par le « Pensylvania Railroad » et qui *avant guerre* a coûté 850 millions de francs? Et cela pour établir au cœur de la grande cité une gare de passage reliée aux deux anciennes gares en impasse que la Compagnie possédait à Jersey-City d'un côté, à Long-Island de l'autre.

* * *

Il va de soi que ces compagnies privées sont peut-être, plus que tout autre administration, très ménagères de leurs deniers et qu'elles ne font des sacrifices d'argent qu'avec la certitude qu'ils seront largement rémunérés par les bénéfices d'exploitation, tant en recettes supplémentaires qu'en économies des frais d'exploitation.

On peut donc dire que les conclusions tirées de l'expérience des grands réseaux des États-Unis constituent en quelque sorte une doctrine, pure dégagée de toute préoccupation autre que la recherche de la meilleure solution possible.

* * *

Au Congrès de 1922 la discussion des rapports provoqua, de la part de nombre de membres, des déclarations du plus haut intérêt.

Le délégué des Chemins de fer Néerlandais s'exprima ainsi :

M. Simon-Thomas, *des Chemins de fer Néerlandais*. — Messieurs, je me permets de présenter quelques observations au sujet du remarquable rapport de M. Maccallini. Ce travail m'a beaucoup intéressé, mais je regrette que seuls les plans des gares en cul-de-sac y aient été reproduits. On pourrait ainsi avoir l'impression que la gare en impasse est l'unique solution des grandes gares terminus à voyageurs. Rien ne serait moins exact.

Cependant, c'est M. Baldwin qui, dans son rapport, nous montre les gares de passage modernes, comme la gare du « Pennsylvania Railroad » à New York City et la gare centrale de Kansas-City. Cette construction d'une gare terminus à voyageurs présente sans doute de grands avantages. Alors qu'à une gare en cul-de sac, tous les trains doivent être refoulés aux faisceaux de remisage, la gare de passage exploitée dans les deux sens nous donne la possibilité de dégager les voies à quai par des mouvements continus aux faisceaux de remisage situés de l'autre côté de la gare.

Ce mouvement continu, à travers la gare, dégagera sans doute les voies à quai aussi vite que possible; cet avantage est absolument prépondérant en ce qui concerne l'augmentation de la capacité de la gare.

. . . . . .

Ainsi la gare de passage nous offre certainement une des solutions les plus pratiques pour centres de trafic là où une partie considérable des trains aboutissent et passent d'une

ligne à une autre. Il n'en est pas ainsi en ce qui concerne les gares en impasse. *En effet, vous n'ignorez certainement pas que les Allemands ont avoué que l'établissement de leur fameuse gare à Leipzig est un des plus grands obstacles de leur réseau.*

Et, s'il est vrai qu'aucune gare de grande importance n'a été créée dans ces dernières années à cause de la guerre, il est vrai aussi que les diverses administrations n'ont pas cessé d'élaborer de nouveaux projets.

C'est pourquoi je regrette infiniment de n'avoir pas trouvé dans les rapports certains nouveaux projets, par exemple, ceux de la gare de Lille du Nord français et de la gare de Zurich des Chemins de fer fédéraux suisses.

M. Maccalini, rapporteur pour les réseaux d'Europe, cité par M. Simon-Thomas, et qui, ayant vraisemblablement pris l'expression gare terminus à voyageurs du libellé de la question dans le sens restreint de gare en impasse ne s'est, dans son rapport, occupé que de celle-ci, déclara en réponse à M. Simon-Thomas :

Il est évident que la gare de passage et la gare à boucle représentent la solution *idéale* pour réduire le nombre des mouvements et que la gare à rebroussement présente plus de difficultés à cet égard.

Et M. Maison, Délégué du Ministère des Travaux Publics de France, ajoute :

M. Maison. — Tout en reconnaissant la pertinence de l'observation de M. Maccallini, je dois faire remarquer qu'en entendant parler d'installations nouvelles aux gares terminus, je n'avais pas pensé qu'il pût s'agir d'une nouvelle gare terminus. S'il était question de la construction d'une nouvelle gare de ce genre pour une grande ville, *je me demande si on envisagerait la possibilité de l'établir*. C'est la raison pour laquelle j'avais pensé qu'il ne s'agissait surtout que de l'extension des grandes gares actuelles.

J'ajoute que, pour ces gares, le problème se pose de façon très différente suivant les villes. La grosse difficulté pour l'agrandissement des gares terminus se présente aujourd'hui et se présentera encore davantage dans l'avenir étant donnés les besoins nouveaux qui ne cessent de se manifester.

M. Brisse, Délégué des Chemins de fer de l'Est (France), s'exprime ainsi :

Pour les très grandes villes, il faut se résigner au régime des correspondances que nous connaissons : métropolitain, tramways, voitures. Dans les villes d'importance moindre, où aboutissent de nombreuses lignes, *il ne paraît pas prudent d'adopter la solution des gares à rebroussement pour les trains de correspondances. La gare de passage constitue une meilleure solution.*

Dans la pensée de M. Brisse, Bruxelles n'est pas compris parmi les très grandes villes.

Sans doute des oppositions locales peuvent se produire. L'honorable M. de Broqueville y faisait allusion quand il disait :

Je le sais, on a cherché à ameuter les habitants de la place Rogier, ceux de la rue Neuve, certains quartiers de Saint-Gilles, le quartier des Brigittines, du boulevard du Midi, de la place de la Constitution. Pour un peu, on aurait déclaré que le quartier des Brigittines, avant que l'État n'y mît la main, était un des plus beaux et des plus sains de la capitale, que la perspective de la gare du Midi réjouit les amoureux de la beauté, et qu'enfin la place de la Constitution est un régal d'esthète.

M. Vandervelde. — Et vous compromettez l'esthétique de la rue des Tanneurs! (*Sourires.*)

* * *

Au Congrès de 1922, M. Moutier, Délégué de la Compagnie du Nord (France), résumait ainsi le débat qui s'était engagé :

Les techniciens, dégagés de toute ambiance politique ou locale pouvant exercer une grande influence sur la question, sont *unanimes* à reconnaître que, malgré la véracité de certains arguments de ceux qui prônent les avantages d'une gare terminus avec sa plate-forme frontale, et les commodités qu'elle présente, *la balance penche forcément vers une gare de passage qui peut fonctionner, si on le veut, comme une gare terminus,* mais qui présente, au point de vue du mouvement des trains et des manœuvres, la supériorité inéluctable d'être débouchée de l'autre côté, en sorte qu'elle présente une grande ressource de plus; mais, comme l'a très bien dit M. le rapporteur, tant vaut un outil qu'on sait mieux s'en servir.

Les déclarations multiples faites au Congrès de Rome, si précises, si formelles, si nettement contraires à la thèse de l'Exposé des motifs, n'ont été ni contestées, ni mêmes discutées à aucun moment par le Délégué des Chemins de fer de l'État belge, M. l'administrateur Hanrez, du Service de l'exploitation, qui siégeait au bureau en qualité de vice-président de la Section.

Il n'y avait d'ailleurs rien à opposer à ces déclarations solidement appuyées.

* * *

Le procès est ainsi jugé.

Voyons maintenant ce que l'expérience des pays étrangers nous apprend quant au choix à faire entre les gares à rebroussement et les gares de passage.

En Europe, les créations d'un seul jet d'aménagements nouveaux sont plutôt rares. On s'y contente, en général, d'approprier, d'agrandir des installations existantes, si défectueuses qu'elles soient dans leur conception générale. Il est cependant des cas où le principe de la substitution de gares de passage à des gares en impasse a été étudié et résolu.

Avant la guerre, on avait décidé la transformation des installations du chemin de fer à Budapest.

Les gares à voyageurs de Budapest, gares de l'Ouest et de l'Est, furent construites à diverses époques par des compagnies différentes et restèrent isolées l'une de l'autre.

Elles devinrent la propriété de l'État et furent empruntées, dès lors, l'une et l'autre par les trains directs internationaux, qui assuraient le service des voyageurs entre l'Orient et l'Occident.

Un premier remaniement fut fait qui n'avait pour objet que d'atténuer les difficultés du service des voyageurs jusqu'au moment de la reconstruction générale projetée, et déjà commencée avant la guerre.

Ce système comporte la création, en des points convenablement choisis des faubourgs Nord et Sud, de deux avant-gares dont chacune sera flanquée d'une gare de remisage et d'installations pour le service de la traction des trains de voyageurs.

Outre ces deux avant-gares, qui correspondraient ainsi à nos gares du Nord

et du Midi, on construira encore deux gares à voyageurs de passage convenablement situées et espacées dans l'intérieur de la ville. Toutes ces gares communiqueront entre elles de façon qu'on puisse partir de chacune d'elles pour toutes les directions ou y débarquer en venant d'une direction quelconque.

Les trains de voyageurs venant du Nord, après avoir traversé les gares de passage, seraient remisés du côte Sud et inversement. De plus, le projet prévoit une disposition de voies telle que les trains internationaux ou autres trains directs après avoir changé de machines puissent continuer leur route dans une direction quelconque, après un arrêt minime.

Grâce à toutes ces mesures, on compte porter au quadruple le nombre des trains actuellement expédiés ou reçus (un peu moins de 300) dans les douze heures, pendant lesquelles se fait la majeure partie du service des voyageurs.

C'est mot à mot le programme tracé pour Bruxelles à la seule différence que dans Budapest, moins grande cependant que Bruxelles, il y aurait deux gares intérieures au lieu d'une.

A notre frontière même, à Lille, nous voyons la Compagnie du Nord entrer résolument dans la voie des transformations radicales et projeter la création d'une vaste gare de passage se substituant à la gare en impasse actuelle qui serait abandonnée.

Certes, les conséquences de cette transformation, pour la population lilloise, seraient autrement importantes qu'à Bruxelles, puisque la gare actuelle qui constitue un centre d'attraction et d'activité exceptionnel serait abandonnée et la gare de passage nouvelle serait créée en un autre emplacement.

Les établissements, hôtels, commerces, etc., établis aux abords de la gare actuelle ou dans les voies qui y donnent accès, verraient ainsi disparaître leur clientèle de voyageurs.

Tout autre serait la situation à Bruxelles où les gares actuelles du Nord et du Midi seraient conservées à leurs emplacements actuels et simplement tranformées en gares de passage.

On peut affirmer que chez nous les intérêts des hôteliers et commercants avoisinant les gares ne seraient pas desservis, car outre la clientèle actuelle d'une grande partie de la ville qui leur serait conservée, ils auraient la clientèle exclusive de toute la partie Nord et Sud de l'agglomération. Or, c'est par là que se fait le développement de la population. Ajoutons que l'accroissement normal continu du nombre des voyageurs compensera largement le déchet, tout à fait momentané, qu'on pourrait craindre au début mais qui n'est pas certain du tout.

Si au contraire la jonction ne se fait pas il faudra, plus tôt qu'on ne le pense, agrandir les gares du Nord et du Midi dans des proportions telles que leur maintien aux emplacements actuels sera impossible. Elles devront être transportées à Schaerbeek et à Forest. Cette solution qui a déjà été préconisée par certains auteurs de projets serait désastreuse pour les hôteliers et commerçants voisins des gares actuelles dont seule la Jonction sauvegarde complètement les intérêts.

M. Moutier a signalé au Congrès de Rome quelles interventions d'ordre politique ou local cherchent, à Lille, tout comme à Bruxelles, à empêcher la

réalisation de ce grand travail qui, ainsi que tous les techniciens du Congrès l'ont affirmé, constitue cependant la solution la meilleure, la plus complète, la seule définitive, la plus avantageuse même au point de vue économique.

* * *

M. Javary, qui a succédé au regretté M. Sartiaux à la tête su Service de l'exploitation de la Compagnie, dans une conférence faite à la Société industrielle du Nord de la France, à Lille, exposait ainsi le problème :

A une époque où la transformation de la gare de Lille-Voyageurs en gare de passage n'avait pas été envisagée comme possible, nous avions prévu du côté sud à la faveur du déplacement de la gare de Fives, toute une série de dispositifs amenant en gare de Lille les directions principales de Baisieux, Valenciennes, Douai et Béthune, indépendamment les unes des autres, après les avoir fait sauter les unes par dessus les autres, de façon à amener Douai à côté de Roubaix-Tourcoing, Baisieux à côté de Calais-Hazebrouck, pour faciliter, autant que possible, les continuations par rebroussement.

Que tout cela serait simplifié s'il était possible d'envisager la substitution de la gare de passage à la gare de rebroussement actuelle, et à quel magnifique ensemble ne nous serait-il pas possible d'arriver par là, non seulement au point de vue de la *perfection* du service du chemin de fer, mais aussi même au point de vue de l'aspect extérieur et des aspects de la gare?

C'est à vous qu'il appartient d'en décider, je ne désespère pas que nous voyions dans l'avenir la réalisation de cette conception.

On le voit, M. Javary signale la perfection du service dans la gare de passage.

* * *

Lorsque, en 1899, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans a créé sa gare terminus du quai d'Orsay, tout a été disposé dans cette gare pour qu'elle pût être transformée en gare de passage.

La note de 1909 le signale d'ailleurs expressément :

A Paris, l'utilité de la jonction des gares entre elles et de la création d'une gare centrale est reconnue depuis plus de quarante ans. La difficulté d'un accord entre les diverses compagnies intéressées, la difficulté plus grande encore pour le pouvoir central d'obtenir l'aquiescement de la ville de Paris qui prétendait créer un réseau exclusivement municipal, la diversité des projets et l'énorme dépense à résulter de la réalisation d'un quelconque de ces projets ont retardé la réalisation d'un plan d'ensemble.

Mais dès aujourd'hui celui-ci est en voie de réalisation au moins partielle.

La Compagnie du Chemin de fer d'Orléans vient, au prix de 50 millions de francs, de prolonger sa ligne le long de la Seine et de reporter son terminus au quai d'Orsay, en face du Jardin des Tuileries. La ligne de Sceaux y sera ultérieurement amenée aussi. D'un autre côté, vers l'aval, la Compagnie de l'Ouest a prolongé jusqu'à l'Esplanade des Invalides sa ligne des Moulineaux qui se terminait précédemment au Champ de Mars.

Les décrets autorisant ces travaux stipulent que les dispositions tant en plan qu'en profil des deux lignes aboutissant l'une au quai d'Orsay, l'autre aux Invalides, seront telles que ces deux lignes pourront ultérieurement être *prolongées de manière à se raccorder entre elles*. Ces raccordements sont amorcés. Il y aura donc une ligne de jonction traversant toute la capitale, le long de la Seine, permettant les relations directes entre les gares d'Orléans, du quai d'Orsay, des Invalides, du Champs de Mars, la ligne vers Versailles et la nouvelle

ligne aboutissant à la gare Saint-Lazare. C'est exactement, dans ses dispositions générales et sur un plan plus vaste, le programme du travail projeté à Bruxelles.

Paris aura, au bord de la Seine, une ligne diamétrale aussi centrale qu'il est possible, étant donné qu'elle est cantonnée sur la rive gauche de la Seine.

*
* *

Un mot encore du cas de la ville de Genève où le problème de l'aménagement des voies ferrées se pose également avec une certaine acuité.

Des Commissions d'experts furent constituées après la guerre, la première en 1919, la seconde en 1920.

Dans la composition de la seconde, en 1920, nous remarquerons spécialement les noms de M. Sabouret, ingénieur en chef au chemin de fer de Paris à Orléans, qui a pris une part prépondérante aux études et aux travaux du prolongement du chemin de fer entre les gares d'Austerlitz et du quai d'Orsay, à Paris, et aussi le nom d'un de nos compatriotes, M. Van Bogaert, alors inspecteur-général aux chemins de fer de l'État belge.

M. Van Bogaert a fait partie de la Commission plénière instituée en 1901 pour l'étude du problème qui se posait à Bruxelles.

Avec l'unanimité de ses collègues, M. Van Bogaert s'est prononcé contre toutes les solutions autres que la jonction directe à travers le cœur de Bruxelles et, des nombreux projets soumis à la Commission dans ce dernier ordre d'idées, il a, avec tous ses collègues, écarté toutes les solutions autres que le tracé soumis par le Gouvernement aux Chambres et adopté par elles.

Avec l'unanimité de ses collègues, il s'est prononcé de même affirmativement quant aux questions spéciales se rapportant au projet adopté.

Il ne s'est séparé de ses dix-huit collègues que sur la question de l'organisation du service de bagages à la halte centrale sur laquelle il s'est prononcé négativement.

La Commission constituée en 1921 à Genève a pris connaissance des divers projets déposés pour les gares de Genève ainsi que des rapports des deux Commissions d'expertise.

Parmi les projets se rapportant à la création d'une gare centrale, elle a examiné tout d'abord deux projets de gare en impasse, celles de Plainpalais et celle de Beaulieu.

Elle a constaté que la tendance actuelle est de rapprocher le plus possible les gares de voyageurs du centre des villes et qu'au point de vue des facilités d'exploitation il paraît évident qu'une gare en cul-de-sac est inférieure à une gare de passage.

Elle a donc écarté ces deux solutions, bien que les gares en impasse fussent prévues très près du cœur de la ville et elle s'est ralliée aux conclusions générales des rapports d'expertise du Collège de 1920, dont faisait partie M. Van Bogaert, proposant l'aménagement d'une gare centrale à voyageurs de passage à Cornavin, emplacement de la gare actuelle pour le service des voyageurs et des marchandises.

*
* *

Ainsi la doctrine enseignée par deux collaborateurs immédiats de M. le Ministre

des Chemins de fer, les déclarations multiples et concordantes au Congrès des délégués techniques les plus autorisés des Administrations de chemins de fer du monde entier, les solutions réalisées partout où la règle de meilleure exploitation technique a été le seul guide, les projets actuellement encore conçus par des administrations dont le service est analogue au nôtre, confirment entièrement les travaux des trois commissions successives, les avis qu'elles ont chacune émis à l'unanimité de leurs membres, les avis conformes de tous les Ministres qui ont étudié le problème, les considérations développées dans la note de 1909, les conclusions que le Gouvernement en a tirées et enfin les votes chaque fois approbatifs par lesquels les Chambres, par vingt fois, ont marqué leur accord sur ces conclusions.

Il ne reste rien de l'affirmation sans preuve de l'Exposé des motifs : « la Jonction n'aurait aucun effet utile sur la capacité des gares ».

* * *

Les avis émis tant par les fonctionnaires qui ont fait partie des commissions belges que par les délégués des pays divers qui ont discuté la question au Congrès des Chemins de fer, ne sont pas purement spéculatifs, ils sont basés sur l'expérience acquise, sur les enseignements de la pratique.

Nous pourrions donc nous en tenir à ces avis, mais quelques citations de faits et de chiffres les compléteront heureusement.

Le rapporteur américain, M. Baldwin, que nous avons déjà cité, donne dans son rapport très documenté des renseignements du plus haut intérêt quant à la *capacité du service* des diverses gares américaines.

Il cite parmi les plus grandes gares de son pays, les plus puissamment aménagées, neuf gares à rebroussement et donne le nombre maximum de trains passant en une heure sur une voie quelconque à quai pour le service des grandes lignes.

Ces nombres sont respectivement :

2.1.2.2.3.1.2.1 et 1

Le maximum absolu *unique* est de trois trains à l'heure.

Si au lieu de ce cas exceptionnel, nous recherchons la moyenne d'utilisation maximum des voies des diverses gares en impasse envisagées, nous trouverons 15/9, soit *1.66 trains* par heure à un moment déterminé de la journée.

Procédant de même pour les grandes gares de passage, M. Baldwin cite pour cinq d'entre elles les chiffres : 6.5.3.3. et 3.

Le maximum absolu a donc passé à six, il est doublé, et si nous prenons la moyenne d'utilisation maximum des voies, nous trouvons 20/5, soit quatre trains par voie et par heure ou bien près de 2 $^1/_2$ fois autant que dans les gares en impasse.

Et c'est là une conclusion dérivant directement des faits.

* * *

L'Exposé des motifs déclare que l'horaire d'exploitation de la Jonction comporte un stationnement de 10 minutes à chacune des gares de Bruxelles (Nord)

et de Bruxelles (Midi), et trente minutes, dit l'Exposé entre l'arrivée d'un train à Bruxelles (Nord) et son départ de Bruxelles (Midi).

Sur quelles données reposent de telles affirmations? L'Exposé ne le dit pas. Il n'en donne pas non plus la justification.

Voyons ce qui, dans des cas similaires, se pratique à l'étranger.

Et tout d'abord à Berlin, dont les installations de la Stadtbahn ont souvent été assimilées à celle de la future Jonction.

M. Helleputte a pris à l'époque où il se trouvait à la tête du Département des Chemins de fer des renseignements au sujet des conditions d'exploitation de la Stadtbahn. Nous ne croyons pas que ce qui se pratiquait alors n'est plus, ou ne soit plus réalisable aujourd'hui.

La gare de Friedrichstrasse, la plus centrale, la plus importante des gares de la Stadtbahn, assure à la fois le service des trains urbains et suburbains circulant sur deux autres voies en même temps que le service des bagages pour les trains suburbains et pour ceux des grandes lignes.

Les trains de banlieue qui ne transportent que peu de bagages, des bicyclettes, n'ont dans la station de Friedrichstrasse, que des arrêts d'une minute.

Les grands trains, les trains internationaux, ont des stationnements de 3 à 5 minutes.

Les jours d'affluence tout exceptionnelle et imprévue pour un train, il est arrivé que ces stationnements ont atteint 10 minutes lorsque, au dernier moment, il a été reconnu que le fourgon à bagages du train était insuffisant et qu'il a fallu en ajouter un autre.

Mais ce cas est *très exceptionnel*, car on peut presque toujours prévoir le cas où il y aura affluence extraordinaire de voyageurs accompagnés de bagages, et, dans ce cas, on place sur de petites voies, en cul-de-sac, reliées aux voies des grands trains, des fourgons que l'on charge au fur et à mesure de l'enregistrement des bagages. A l'arrivée des trains, il suffit d'une petite manœuvre par le moteur du train pour ajouter le fourgon. Il n'y a dans ce cas que peu ou pas de retard.

En somme, même pour les grands trains, les arrêts de 3 à 5 minutes prévus par les horaires sont suffisants.

Quelques mesures d'organisation que, nous l'espérons pour l'honneur de notre Administration des Chemins de fer, celle-ci serait tout aussi apte à mettre en pratique que l'Administration allemande, font qu'à de rarissimes exceptions près les horaires des trains, même de ceux à trafic le plus assujettissant, sont respectés.

Les quelques minutes de retard que dans des circonstances tout exceptionnelles les grands trains peuvent subir dans leur remise en marche, ne sauraient être invoquées pour imposer *en tout temps à tous les trains*, quels qu'ils soient, les stationnements de dix minutes qu'on imagine pour s'en armer comme d'un argument contre la Jonction.

Combien le public et nous mêmes ne nous féliciterions nous pas si, dans notre exploitation, il n'existait que de telles causes exceptionnelles de retard !

Remarquons le, à Berlin tout retard dans la mise en marche d'un train dans

la gare de Friedrichstrasse a des conséquences autrement graves qu'il n'en aurait dans la gare du Nord ou du Midi, puisque, les voies principales de la Stadtbahn n'étant pas dédoublées dans les stations intermédiaires, tout stationnement prolongé d'un train empêche pendant le même temps toute acceptation nouvelle d'un train arrivant.

A Bruxelles, la multiplicité des voies dans les gares permettrait, au contraire, la réception d'un train sur une autre voie.

Le délai de dix minutes est donc absolument exagéré. Il n'est imaginé par les adversaires de la Jonction qu'à défaut d'arguments sérieux.

Fût-il même justifié pour quelques trains exceptionnellement assujettissants, les grands express internationaux, quelques unités dans l'ensemble, qu'on ne pourrait prétendre l'imposer pour le stationnement des trains ordinaires, si nombreux, souvent sans bagages, ou en comportant peu, tout au moins qui ne doivent, dans une exploitation bien comprise, bien gérée, stationner en gare que pendant le temps nécessaire à la descente et à la montée des voyageurs, trois ou quatre minutes au maximum.

Affirmer le contraire serait affirmer l'impuissance de notre Administration, devant un problème résolu ailleurs. Nous ne voulons pas lui faire l'injure d'y croire.

* * *

Il est, à nos portes, une autre exploitation, qui présente avec celle à créer pour la Jonction, la plus grande analogie, c'est celle du tronçon de ligne de pénétration dans Paris entre les gares d'Austerlitz et du Quai d'Orsay. Elle a même des sujétions que ne subira pas l'exploitation de la Jonction Nord-Midi.

Les trains à grands parcours sont amenés dans la gare d'Austerlitz au moyen de moteurs à vapeur. Ceux-ci sont détachés, et par un simple mouvement en avant, se garent sur une voie en cul-de-sac placée en tête des voies de réception. Puis un moteur électrique, en attente sur une autre voie en cul-de-sac, recule et vient s'atteler en tête de la rame à remorquer.

Cette double manœuvre s'effectue en deux minutes, trois au plus, pendant que se fait la descente et la montée des voyageurs. Le changement de moteur n'inflige donc aucun retard au train. Or, si à Paris on retire le moteur à vapeur à Austerlitz, c'est parce que le train aboutit à la gare du Quai d'Orsay gare en impasse où il stationne pendant un temps trop long pour permettre le séjour de machines à vapeur sous la gare couverte dont le mode de construction et de décoration interdit absolument toute émission de fumée ou de vapeur.

A Bruxelles, la manœuvre sera réduite de moitié, puisque la locomotive restant attelée au train, il suffira du temps nécessaire pour faire reculer le moteur électrique et l'atteler.

Si nous consultons les horaires de la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, nous constatons que pour les très grands trains, les express à très grands parcours, venant de Barcelone et Toulouse, de Royat, des villes d'eaux des Pyrénées, de Bordeaux, etc., trains de luxe amenant de nombreux voyageurs accompagnés de malles, en grande quantité, l'intervalle de temps entre

l'*arrivée* à Austerlitz et l'*arrivée* au Quai d'Orsay est de douze minutes seulement comprenant à la fois *le stationnement en gare d'Austerlitz* et le parcours des 4 kilomètres qui séparent les deux gares.

Pour les trains ordinaires, cette durée est réduite à neuf minutes et elle comprend *le stationnement à Austerlitz, le stationnement à la halte intermédiaire du Pont Saint-Michel et le parcours des 4 kilomètres de ligne.*

Que nous sommes loin des chiffres imaginés pour combattre la Jonction!

Leur exagération saute aux yeux. Elle est évidemment tendancieuse. Elle prouve à quels artifices regrettables on doit recourir à défaut d'arguments.

*
* *

L'expérience démontre donc qu'à Friedrichstrasse et à Austerlitz des arrêts de 3 à 5 minutes suffisent pour le service des grands trains, et que pour les trains ordinaires ne transportant que peu ou point de bagages, des arrêts de moindre durée répondent aux nécessités du service.

Notre Administration serait-elle impuissante à réaliser ce qui existe depuis tant d'années chez nos voisins du Midi et de l'Est? Nous n'en voulons rien croire et nous protestons contre le brevet d'incapacité que l'Exposé des motifs paraît disposé à lui octroyer.

Si même nous faisions la part très large aux habitudes de lenteur qu'on attribue à tort à notre personnel; si nous supposions que pour quelques grands trains il y aurait lieu d'accorder un stationnement de 10 minutes, ce que l'expérience du dehors dément; si nous tenions compte de ce que pour les trains ordinaires il suffit d'un temps beaucoup moindre, celui nécessaire à la descente et à la montée des voyageurs, 3 à 4 minutes au plus, et si, enfin, nous notions que cette dernière catégorie de trains est incomparablement plus nombreuse que celle des grands trains internationaux qui exigent de plus longs arrêts, nous ferions la part très large aux adversaires de la Jonction en admettant que la durée moyenne des stationnements des trains à quai serait de *6 minutes* dans une gare de passage rationnellement exploitée.

Et qu'elle est aujourd'hui la durée moyenne de stationnement à quai des trains dans les stations en impasse de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Le Gouvernement va nous le dire en réponse à la question III posée par la Section centrale. Les tableaux qu'il a fournis sont édifiants.

Ils montrent que la durée moyenne de stationnement en gare, c'est-à-dire sur les voies bordées de trottoirs est à Bruxelles-Nord :

De 1 h. 43 m. pour les trains du service normal;

De 1 h. 39 m. pour les trains de la saison balnéaire.

A Bruxelles-Midi :

De 1 h. 47 m. pour le service de toute l'année, la situation pendant la période estivale étant identique à celle de l'année courante.

Remarquons la constance presque absolue de ces trois chiffres dont la moyenne générale est de 1 h. 43 m. ou 103 minutes ou *dix-sept fois la moyenne dans le cas d'une gare de passage!*

Si nous tenions compte des stationnements à quai exceptionnellement longs

de certains trains arrivés en gare à la fin du service et qui y attendent la reprise du service le lendemain matin (ces trains ne sont à Bruxelles-Nord qu'au nombre de dix), si d'autre part nous admettions qu'un aménagement plus méthodique des voies de garage permettrait un dégagement un peu plus prompt des voies à quai, nous pourrions être tentés de croire à une réduction appréciable de la durée de stationnement à quai dans la gare en impasse réaménagée.

En fait il n'en serait presque rien, car la capacité de garage des douze voies spéciales prévues au nouveau plan d'aménagement de Bruxelles-Nord ne permettrait pas d'y garer plus de trains que dans les groupes Ouest et Est actuels.

Nous ne tenons pas compte de deux voies de 100 mètres de longueur utile qui ne pourraient servir au garage d'un train et qui sont indiqués d'ailleurs comme voie de circulation.

Les quarante-trois trains qui à Bruxelles-Nord sont en temps ordinaire (1) envoyés aux groupes Est et Ouest de garage et y séjournent pendant une durée moyenne de 6 h. 30 m., ont une durée totale de stationnement dans ces groupes de 16,770 minutes. Répartis entre les douze voies de garage nouvelles prévues, ils occuperaient celle-ci pendant 23 h. 18 m., en fait pendant la durée entière de la journée. Les voies à quai resteraient donc forcément occupées pendant très sensiblement le même temps moyen qu'aujourd'hui, soit, ainsi que nous l'avons établi, pendant 103 minutes en moyenne par train ou dix-sept fois autant que dans une gare de passage.

* * *

Si nous faisions la part plus large encore aux adversaires de la Jonction, si allant au delà de tout ce qu'admet le bon sens nous supposions que par impossible la durée de stationnement à quai pût être réduite à une heure au lieu de une heure trois quarts, comme aujourd'hui, cette durée d'occupation serait encore de dix fois celle qui est nécessaire dans le cas d'une gare de passage.

Et l'Exposé des motifs affirme que la Jonction n'aurait aucun effet utile sur la capacité des gares!

* * *

Avant de terminer ce chapitre, nous ferons remarquer que les durées de stationnement à quai absolument excessives dans nos deux grandes gares en impasse retentissent de façon néfaste sur le service de la traction et sur le coût de celui-ci.

Il est de notoriété que des machines de trains entrés qui ne peuvent être dégagées, restent bloquées pendant 40, 60 et même 80 minutes. Se représente-t-on la dépense qui en résulte en frais d'immobilisation d'un matériel de traction coûteux et, en outre, en frais de salaires des machinistes et chauffeurs dont les prestations effectives dans les trains en marche sont ainsi extraordinairement réduites.

Il ne reste donc rien de l'affirmation de l'Exposé des motifs que « les raisons

(1) La situation serait pire encore pendant la saison balnéaire où dix trains en plus doivent être garés dans les deux groupes.

d'ordre technique invoquées et qui procèdent d'un nouvel examen de la question sont suffisantes pour engager le Parlement à abandonner un projet dont l'exécution est démontrée inutile ».

On peut affirmer que cet examen nouveau n'a pas été fait. Tout au moins n'a-t-il pas été fait de façon sérieuse. Il est démontré que les conclusions de l'Exposé des motifs reposent sur des affirmations inexactes, des conceptions fausses, des assimilations basées sur la totale méconnaissance de ce qui se pratique réellement. Elles ne sont en réalité que la consécration d'une idée préconçue répondant à de tout autres intérêts que l'intérêt général de l'exploitation des chemins de fer.

CHAPITRE VI

Comparaison entre les jonctions établies à l'étranger et la Jonction Nord-Midi. Insuffisance des gares à rebroussement.

On objectera, dit l'Exposé des motifs, qu'on a établi des jonctions à l'étranger; mais l'assimilation n'est pas possible, car personne n'a prétendu faire la Jonction pour créer à Bruxelles une gare centrale.

L'argument est sans valeur, car pas plus à Berlin qu'à Paris, que cite l'Exposé, la Jonction réalisée ou projetée n'a eu ou n'a pour objectif la création d'une gare centrale.

A Berlin, l'idée de réunir par une jonction directe les lignes situées à l'Est de la capitale à celles de l'Ouest est née aussitôt après la guerre de 1870.

L'Etat-major faisait ressortir les lourdes entraves qu'avait fait subir à la mobilisation de l'armée, l'interruption, en fait, du réseau des chemins de fer aux abords de la capitale, le retard sensible qui en était résulté dans le transport des armées de la région est vers le champ des opérations militaires.

Dès 1873, la conviction était faite et la décision prise.

Des difficultés sérieuses entravaient la réalisation de ce vaste projet, les lignes aboutissant à Berlin étant encore à cette époque la propriété de diverses compagnies concessionnaires :

Mais par une convention du 23 février 1878, conclue avec celles-ci, l'État prussien se chargea de la construction du chemin de fer métropolitain de Berlin comprenant une jonction directe à travers la ville sur environ 12 kilomètres de longueur entre les gares Est et Ouest existantes, complétée par une ligne de ceinture encerclant toute la capitale allemande.

Un projet de loi soumis aux Chambres le 8 mars 1878 fut voté le 26 juin de la même année.

L'exécution des travaux fut confiée à la Direction des chemins de fer de l'État et, dès le 7 février 1882, *moins de quatre ans après le vote des Chambres*, la ligne de jonction (Stadtbahn) fut ouverte au service urbain.

Le 15 mai 1882, l'exploitation fut ouverte au service des grandes lignes.

La dépense atteignit 85,500,000 francs pour la jonction Est-Ouest seule.

C'est un exemple de promptitude dans la résolution et de rapidité dans la mise à exécution dont nous ferions bien de nous inspirer souvent.

Si les préoccupations d'ordre militaire ont été à l'origine du projet, il ne s'en suit pas qu'elles aient seules emporté la décision. A côté de ces considérations il en était d'autres, d'exploitation régulière et économique, d'avantages pour le public et pour la capitale même.

On sait que c'est de la création de la jonction de Berlin et du chemin de fer de ceinture qui la complète que date le développement inoui de la capitale allemande.

L'objectif n'était nullement la création d'une gare centrale, comme pourrait le faire croire l'Exposé des motifs, mais tout comme les Gouvernements précédents et les Chambres l'ont toujours pensé pour Bruxelles, c'eut été une faute économique grave en même temps qu'un déni de justice pour la capitale de tracer une ligne de chemin de fer de 12 kilomètres à travers la ville de Berlin sans y créer, non pas une gare centrale, mais, en fait, une série de gares aux divers centres d'activité de la capitale.

* * *

A Paris, où l'idée de réunir les gares situées au Nord et à l'Ouest d'une part, à celles situées du côté du Sud-Ouest d'autre part, est à l'étude depuis plus de cinquante ans, où la nécessité de plus en plus impérieuse est reconnue de relier tout d'abord la gare du Nord à celle de P.-L.-M., ce n'est pas non plus la création d'une gare centrale qu'on vise.

En 1864, date à laquelle le bâtiment actuel de la gare Paris-Nord a été terminé, la gare comprenait au total 8 voies. Un côté de la gare, voies 1, 2 et même 3, etait affecté aux départs des trains à grands parcours; l'autre côté, voies 7 et 8, était réservé aux arrivées des mêmes trains. Les voies intercalaires 3, 4, 5, et 6 étaient affectées au service des trains de banlieue dont le matériel faisait un service incessant de navette et dont il suffisait de dégager la machine pour la faire passer de la queue à la tête du train par une voie latérale de dégagement.

En 1875 déjà, onze ans plus tard seulement, à raison du développement du trafic et en prévision de l'Exposition de 1878, le nombre de voies à quai fut porté à 13.

En 1889, la gare subit une modification profonde par la suppression des salles d'attente et la subdivision du service des départs, partie vers la façade principale, partie dans le vestibule latéral attenant à la cour des départs.

Le nombre des voies fut alors porté à 18, tant pour le service des grandes lignes que pour celui de la petite et de la grande banlieue.

Le mouvement des voyageurs à la gare de Paris-Nord était à cette époque de 15 millions par an dont 5 millions seulement dépassaient la grande banlieue.

Au total, on peut dire que dans le mouvement total de 15 millions de voyageurs, celui des trains de voyageurs à grand parcours qui seuls donnent lieu à d'importantes manœuvres dans une gare terminus était plutôt faible.

Les trains de grande et de petite banlieue qui n'y subissent ni manœuvres, ni garage, ni décomposition, ne font en somme qu'arriver pour repartir presque aussitôt, remorqués souvent par le même moteur.

Et cependant quelqu'élevé que paraissent, le nombre de 18 voies à quai sous

la gare couverte, la Compagnie du Nord n'a pas tardé à reconnaître l'insuffisance de ces installations à peine réalisées.

Dès 1899, elle dût créer à frais énormes de nouvelles et importantes extensions et porter le nombre des voies bordées de trottoirs à 28.

Aujourd'hui, tous les terrains utilisables pour des extensions sont occupés et l'on peut dire que pratiquement toute augmentation du nombre des voies à quai est devenu impossible.

C'est pour parer à cette situation et augmenter la capacité de cette gare, en même temps que pour faciliter les échanges de trains entre les réseaux du Nord et du P. L. M. qu'on envisage la création d'un chemin de fer traversant Paris entre les deux gares en empruntant vraisemblablement les quais de la rive droite, puis la ligne des boulevards de Sébastopol et de Strasbourg.

C'est en prévision de la réalisation de tels projets que très sagement la loi du 30 mars 1898 qui a autorisé la construction du vaste réseau de lignes métropolitaines de la ville de Paris stipule :

La construction du réseau métropolitain devra laisser réalisables, au point de vue technique, les pénétrations des grandes lignes et *leurs raccordements dans Paris*.

L'objectif est bien nettement défini : pénétrations dans Paris et raccordements des grandes lignes entre elles.

Pas plus qu'à Bruxelles, l'objectif n'est la création d'une gare centrale et contrairement à ce que dit l'Exposé des motifs, l'assimilation est complète entre ce que l'on a réalisé à Berlin, ce qu'on projette à Paris et ce que l'on veut faire à Bruxelles.

Est-ce à dire que traversant ainsi tout Paris et passant à proximité des Halles et de l'Hôtel de Ville on croira pouvoir se dispenser d'y créer une gare centrale? Personne ne le croira, car ce serait une faute économique en même temps qu'un déni de justiée pour la capitale française tout comme ce l'eût été à Berlin.

* * *

L'Exposé des motifs ajoute :

De plus, quand à l'étranger on trouve intéressant de faire passer certains trains par deux gares précédemment en terminus, c'est non pas avec l'objectif principal d'améliorer le service des gares, mais dans le but surtout d'établir, dans l'intérêt public, des communications entre deux réseaux. Et la règle est alors de conserver aux deux stations le caractère des gares en impasse pour les autres trains.

C'est ainsi que sont exploitées les gares de Berlin. C'est ainsi que l'on comprenait la Jonction du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée. Quelques trains internationaux l'auraient traversée.

Les deux gares extrêmes auxquelles aboutit la Jonction de Berlin, dite Stadtbahn, les gares de Charlottenburg à l'ouest, la gare de Silésie à l'est, sont bien de façon caractéristique aménagées en gares de passage et sont exploitées comme telles. Elles comptent l'une et l'autre huit voies de passage pour les trains de voyageurs, voies bordées de quatre trottoirs.

Le programme de construction de la ligne était d'y faire passer les trains des diverses lignes aboutissantes et d'établir entre ces trains les correspondances au mieux des intérêts du public et du service.

Mais l'Exposé des motifs omet de dire pourquoi ce programme méthodique et complet n'a pu être réalisé.

Il a, en effet, été commis, dans l'établissement de la ligne diamétrale, une faute lourde que les ingénieurs allemands ont dès longtemps reconnue.

La note de 1909 la signale déjà avec précision. Elle constate que les installations faites en 1878 n'ont pas suffisamment tenu compte :

> Du développement énorme du trafic. La ligne de jonction, qui comprend deux voies spéciales pour les trains urbains desservant uniquement la capitale et ses abords immédiats *et deux voies seulement* pour le service des grands trains, n'a pu suffire pendant longtemps à assurer le trafic et un certain nombre de grands trains ont dû être reportés sur des gares terminales, en dépit du programme primitivement arrêté.
>
> Les ingénieurs allemands ont exprimé aux ingénieurs belges les vifs regrets qu'éprouvait leur Administration de n'avoir pas fait des installations plus vastes et notamment de n'avoir pas prévu six voies ou même huit voies pour la jonction.

On n'a pas tardé à constater que les installations étaient insuffisantes pour répondre au programme que l'on s'était tracé.

Non seulement la ligne de jonction ne comporte que deux voies principales pour le service des grands trains, mais, chose étrange vraiment, même les grandes gares intermédiaires où ces trains font arrêt, Alexander Platz, Friedrichstrasse, Zoologischer garten, ne disposent elles aussi, que de deux voies principales, tout comme la ligne elle-même.

Ces grandes gares intermédiaires n'ont chacune que deux trottoirs, l'un pour les trains urbains, l'autre pour les trains venant du dehors. Il en résulte que sur ce trottoir unique des grands trains peuvent se trouver réunis des voyageurs attendant des trains divers, non seulement se succédant sur la même voie, mais allant même en sens inverse. Le trottoir unique est ainsi absolument insuffisant, bien qu'il mesure 10 mètres de largeur.

Au contraire, dans les gares extrêmes, de Silésie et de Charlottenbourg, à huit voies, où deux quais desservent les quatre voies des trains de grande banlieue et les grands trains, le service se fait convenablement.

La capacité des gares intermédiaires est extrêmement réduite et, par voie de conséquence, celle de la ligne elle-même. Celle-ci est encombrée à la limite extrême de sa capacité dépendant directement de celle des gares à deux voies.

Le programme tracé a été reconnu irréalisable dès le premier temps d'exploitation, et c'est ainsi que nous constatons, en dépit de la jonction directe, que des trains ont dû être reportés sur d'anciennes grandes gares en impasse où, contrairement au programme formel qu'on s'était tracé, naissent ou meurent de grands trains qui n'ont entre eux aucune correspondance, au grand dam du public.

On a cherché le moyen d'augmenter le nombre des voies sur la ligne ou tout au moins dans les trois grandes gares intermédiaires. On a reconnu que, vu la

situation des quartiers qui bordent aujourd'hui la Stadtbahn, le travail était devenu radicalement irréalisable.

On n'est donc pas à Berlin dans une situation *voulue*, comme le fait croire l'Exposé des motifs, mais dans une situation qu'on subit en la déplorant.

C'est en s'inspirant de cet enseignement qu'à Bruxelles il a été prévu six voies principales pour la circulation des grands trains, huit voies à quai dans la halte centrale.

* * *

Quant à dire qu'à Paris on projette d'établir à frais énormes, entre la gare du Nord et celle du P. L. M., une ligne de 5 kilomètres de longueur pour y faire passer quelques trains internationaux seulement, personne ne le croira.

Insuffisance constante des gares en impasse.

L'histoire des Chemins de fer montre que, de tout temps et partout, les gares en impasse se sont toujours trouvées insuffisantes, souvent même dès le jour où elles ont été agrandies.

Faut-il rappeler les critiques multiples, incessantes auxquelles a donné lieu la gare d'Anvers-central, insuffisante dès le jour de son ouverture, tant au point de vue du nombre des voies que de la longueur de celles-ci.

Dès 1908, on a fait remarquer que si c'était à refaire, on ne créerait pas à Anvers une gare à rebroussement, mais une gare de passage.

Il n'y a aujourd'hui nul doute à ce sujet.

Et n'est-il pas absolument frappant qu'alors que l'honorable Ministre des Chemins de fer, à l'encontre de ses prédécesseurs fortement documentés, propose l'abandon de la Jonction et l'aménagement définitif en impasse des gares de Bruxelles, la presse annonce que son administration étudie, pour dégager la gare d'Anvers-Central, d'une insuffisance avérée, d'une exploitation difficile, voire dangereuse, étudie disons-nous, la création d'une gare centrale de passage à Borgerhout, sur le chemin de fer de ceinture d'Anvers.

Cette gare, solution de salut, serait située contre l'ancienne enceinte d'Anvers, à distance énorme du centre d'activité de la métropole, dans un quartier excentrique aujourd'hui encore dépourvu de grandes voies de communication avec le cœur de la ville.

N'eut-il pas valu cent fois mieux de rétablir, il y a 30 ans, la Jonction directe qui existait, en 1870, entre la station d'Anvers et la ligne vers la Hollande et qui eut fait d'Anvers-Central une gare de passage répondant à tous les besoins de la Ville d'Anvers. Certes, lorsque en 1871, on a décidé la suppression de la partie de ligne entre la gare d'Anvers et la ligne vers la Hollande, au Dam, on était dans le courant des idées qui à cette époque faisait créer, à Anvers comme à Bruxelles, des chemins de fer de ceinture que l'on croyait devoir répondre à tous les besoins de l'avenir.

* * *

Mais qu'étaient les chemins de fer en 1871; que sont-ils devenus depuis?

L'expérience n'a pas tardé à montrer que les chemins de fer de ceinture ne répondaient qu'à des besoins restreints, surtout au point de vue du service des marchandises, et qu'ils étaient impuissants à répondre aux nécessités du développement extraordinaire que les voies ferrées et le trafic des voyageurs ont pris immédiatement après la guerre en 1870. En fait, le réseau de cette époque n'était en rien comparable à celui d'aujourd'hui.

L'erreur commise, en 1871, était certes excusable à cette époque. Il se conçoit peu qu'on y ait persisté lorsqu'on a créé la gare actuelle d'Anvers. Elle serait vraiment coupable aujourd'hui.

* * *

Il n'est pas non plus superflu de rappeler ici les transformations radicales, les agrandissements considérables qu'a subi la gare en impasse de Gand-Sud, bien que son service ait été notablement allégé par la création, avant la guerre, de la gare de passage de Gand-Saint-Pierre.

Toute gare en impasse est fatalement vouée à des agrandissements successifs à faibles intervalles.

Nous avons déjà dit que la gard du Nord, à Paris, établies à 8 voies, en 1864, devait dès 1875, être portée à 13 voies, puis en 1889, à 18 voies et en 1899 à 28 voies.

Ce nombre eut probablement encore augmenté depuis, si des impossibilités matérielles ne s'opposaient à toute extension nouvelle.

Et cependant, ainsi que le signale la note de 1909, si le trafic de la gare du Nord, à Paris, est un peu supérieur à celui de notre gare de Bruxelles-Nord, il lui est cependant comparable. En outre, les facilités d'exploitation y sont sensiblement plus grandes à raison de la nature du trafic des voyageurs qui, de même que pour toutes les gares de Paris, comprend une part importante de voyageurs de banlieue, bien plus facile à satisfaire que les voyageurs à grands parcours.

* * *

La gare de l'Est de Paris a été remaniée profondément et agrandie. Elle dispose de 16 voies à quai. Le mouvement des voyageurs y était, en 1900, de 8 millions de voyageurs, en 1913, de 13 millions. De ces nombres, les trois cinquièmes des voyageurs sont en destination ou en provenance de la banlieue immédiate de Paris, deux cinquièmes seulement dépassent cette banlieue dans la direction de Nancy et de Belfort. Nous verrons plus loin en quoi cette répartition est autrement favorable à une exploitation facile que celle que l'on trouve dans les gares de Bruxelles. La gare de l'Est, engorgée à l'extrême, va cependant être considérablement développée suivant les dispositions arrêtées dès avant la guerre.

Le nombre des voies y sera porté à 28. Dans quelle mesure le mouvement des voyageurs de la gare de l'Est est-il comparable à celui de Bruxelles-Nord où l'on prétend limiter irrévocablement et indéfiniment le nombre des voies à 16, comme cela existe depuis 1910?

* * *

Nous n'avons pas besoin de rappeler l'exemple en quelque sorte classique de

Strasbourg où, avant la guerre de 1870, il existait plusieurs stations en impasse éparpillées en divers points de la ville. Aussitôt après l'annexion, le gouvernement allemand décida de supprimer ces gares en impasse et de créer une gare unique de passage. Tous nous avons admiré les installations spacieuses et les facilités extraordinaires de cette gare, exceptionnelle pour l'époque, et qui depuis n'a cessé de répondre à toutes les nécessités du trafic. On n'en aurait certes pas pu dire autant des gares en impasse même supposées agrandies.

Depuis, dans le même esprit, le gouvernement allemand a supprimé la gare en impasse de Metz et a créé la vaste gare de passage nouvelle, dont personne ne pourrait nier ni l'ampleur, ni les facilités, ni les ressources extraordinaires pour le service et pour le public.

* * *

Dans une note de M. le sénateur Vinck sur la Jonction Nord-Midi, nous trouvons les renseignements suivants sur la gare de Cologne :

La gare de Cologne peut servir d'utile exemple de *gare moderne de passage*. Elle possédait quelques voies à rebroussement, qui ont été supprimées peu avant la guerre.

Nous avons pu nous procurer les chiffres suivants pour 1911 :

Tains de passage	52
Trains partant de Cologne	162
Trains aboutissant à Cologne	164
	378

Nous n'avons pas encore le renseignement précis quant au nombre de voies, mais nous croyons qu'il n'est que de 10 ou 11.

La gare a expédié en 1911 : 9,185,961 voyageurs, soit 25,200 par jour. Comptons un nombre égal de voyageurs reçus, nous obtenons 50,400. Il faut y ajouter les voyageurs de passage dans les 52 trains; ne les comptons que pour 1/10 Nous obtenons 55,500 voyageurs, chiffre supérieur pour 1911 à celui de notre gare du Nord.

Or, depuis 1911 le trafic de la gare de Cologne a augmenté considérablement.

On n'a pas dû agrandir la gare, qui n'a toujours que ses 10 ou 11 voies.

Cela n'est-il pas concluant?

Nous pourrions multiplier les exemples, citer Dresde, Magdebourg, Dusseldorf, Hambourg et combien d'autres villes! Mais les indications que nous avons données suffisent à former les convictions.

* * *

La fusion et la transformation des gares en impasse en gares de passage est devenue la règle pour les chemins de fer allemands. S'ils s'en sont écartés parfois, c'est pour des raisons toutes locales, topographiques ou autres, mais on peut dire que chaque fois ils n'ont fait que se résigner à cette solution d'exception.

La gare de Francfort qui ne répond pas au programme général tracé pour toutes les installations récentes a été établie suivant le type terminus. Des circonstances locales, la nécessité d'agrandir la ville d'un côté en reculant la gare, ont imposé cette solution.

Mais il est bon de rappeler que cette solution imposée par des préoccupations d'ordre tout local, n'a nullement répondu à l'attente.

Ainsi que le signalait M. le Ministre de Broqueville, en séance de la Chambre du 15 mai 1911, cette immense gare compte 18 voies, c'est-à-dire deux voies de plus que notre gare du Nord. Quelques années après sa construction elle était déjà tellement encombrée qu'on ne pouvait plus y accepter de nouveaux trains.

* * *

Si, à Stuttgart, on s'est résigné à construire une nouvelle gare en impasse, c'est à raison de la topographie même de la ville.

La possibilité d'y construire une gare de passage a tout d'abord été recherchée. Mais à raison de la situation de la ville dans une vallée entourée de hautes montagnes, il n'a pas été possible de trouver une solution satisfaisante.

La gare est située au cœur même de la ville et, pour établir une gare de passage, il eût fallu la reculer à près de 3 kilomètres au Nord de la gare actuelle. L'inconvénient eût été capital, car on peut dire que la presque totalité des voyageurs empruntant la gare appartient au service local. L'inconvénient eût été désastreux pour la population de la ville.

On s'est donc résigné au type de gare de rebroussement, mais à quel prix?

Pour cette ville de 125,000 habitants la gare à 14 voies en impasse a coûté, avant la guerre, la somme fantastique pour l'époque de 120 millions de francs.

* * *

Il n'en a pas été autrement à Leipzig. La Ville était desservie par six gares disséminées.

Les Gouvernements prussien et saxon qui exploitaient deux gares à voyageurs accolées, reconnurent avant la guerre la nécessité de remanier profondément les installations du service des voyageurs de l'agglomération.

Conformément aux idées directrices des administrations allemandes, on chercha tout d'abord à créer à travers la ville une ligne diamétrale reliant les deux grandes gares accolées au nord de la ville, à la gare de Bavière située au sud.

Mais, outre que la configuration du terrain et les niveaux relatifs des deux gares eussent rendu le raccordement des plus difficile, celui-ci eût dû s'établir dans un vallon aménagé en parc qui constitue l'une des grandes beauté de la ville et il aurait dû passer en surélévation au cœur même de la ville en frôlant littéralement le théâtre, le musée, l'université. La solution était inadmissible et encore une fois on se résigna à aménager une gare en impasse. Mais dans quelles conditions et à quel prix? Dans cette ville de 600,000 habitants on a dépensé pour la création de la gare en impasse la somme énorme, avant la guerre, de 150 millions de marks, soit 180 millions de francs.

Le bâtiment de front qui marque en même temps la largeur occupée par les 26 voies de la gare couverte, mesure 300 mètres de longueur et le quai transversal placé en tête de l'extrémité des voies, mesure 24 mètres de largeur. Que nous sommes loin de la gare mesquine à 16 voies que l'Exposé des motifs indique comme solution définitive pour l'aménagement de la gare du Nord.

Si même la gare de Leipzig pouvait suffire pour remplacer la gare principale

de Bruxelles, ville autrement importante, elle occuperait tout l'espace compris entre la rue du Marché et la rue des Plantes à Saint-Josse-ten-Noode.

C'est, coïncidence intéressante ainsi que le signale la note de 1909, l'espace que les diverses commissions ont jugé nécessaire pour l'aménagement d'une gare en impasse, suffisante pour un avenir même peu éloigné à l'emplacement actuel de Bruxelles-Nord.

* * *

Et lorsque à Boston on établit, pour des raisons d'ordre absolument local, une vaste gare terminale, on installa à l'étage réservé aux trains à grands parcours et à quelques trains suburbains, 28 voies en impasse desservies par 14 trottoirs à voyageurs et 9 quais pour le chargement des bagages. Ce nombre pourra être porté à 31 voies à quai, alors que le service de cette gare comportait au moment de sa création, un nombre de trains identique à celui de notre gare de Bruxelles-Nord, soit 310 trains à grands parcours.

Nous pensons pouvoir nous borner à ces quelques exemples caractéristiques.

L'histoire des gares en impasse se résume en quelques mots : insuffisance constante, agrandissements successifs à faibles intervalles.

On les établit quand on ne peut faire autrement, on les maintient quand on ne peut les supprimer.

* * *

Et par contre, combien pourrions-nous citer de gares de passage qui depuis nombre d'années, depuis près de cinquante ans même, comme à Strasbourg, répondent à toutes les nécessités du service.

Si l'on songe que la gare du Nord à Paris a vu en trente-cinq ans, porter successivement le nombre de ses voies de 8 à 13, à 18 et enfin à 28 voies et que si ce nombre n'est pas aujourd'hui bien plus élevé encore c'est à raison de l'impossibilité absolue de l'augmenter, si l'on songe que la gare de l'Est dont le mouvement est bien moindre et l'exploitation bien plus facile dispose de 16 voies et va voir porter ce nombre à 28; si l'on songe aux 14 voies de la gare de Stuttgart, ville de 125,000 habitants, aux 26 voies de l'immense gare de Leipzig, toujours moins importante comme mouvement de voyageurs que Bruxelles-Nord, comment peut-on concevoir que l'on puisse considérer comme définitif et satisfaisant à tous les besoins de l'avenir une gare qui, comme la gare actuelle, depuis 1910, ne disposerait que de 16 voies en impasse?

CHAPITRE VII

Insuffisance des gares du Nord et du Midi malgré les remaniements dont elles ont été et seront l'objet.

La Jonction étant abandonnée, dans quelle mesure les gares du Nord et du Midi pourront-elles suffire à un trafic normal et régulier?

C'est une question capitale. La simple affirmation de l'Exposé des motifs ne suffit pas à la résoudre.

La gare du Nord au moment de son établissement (1) comprenait 4 voies à voyageurs établies sous le grand hall aujourd'hui presque complètement dégagé de voies. Bien que cette gare n'ait que la durée d'une vie d'homme, et que certains se souviennent peut-être encore de l'avoir vue dans son état primitif, elle n'a cessé d'être transformée et agrandie presque d'une façon continue.

Le nombre de ses voies est aujourd'hui quadruplé de ce qu'il était à l'origine et cependant nul ne conteste que la gare soit défectueuse à l'extrême, absolument insuffisante pour le service et même dangereuse.

En séance du 5 août 1903, M. Helleputte s'exprimait ainsi :

Permettez-moi de rappeler ici un souvenir de ma jeunesse.

Lorsque j'ai quitté l'Université de Gand en 1873, j'ai été attaché à la Direction des voies et travaux des chemins de fer de l'État. Le premier travail dont j'ai eu à m'occuper concernait la gare du Nord. Eh bien, depuis lors, depuis trente ans, on a constamment, sans aucune interruption, travaillé à la gare du Nord. J'ai à peine besoin de dire, que les constructions érigées en 1873, ont été démolies depuis longtemps. Elles ont disparu pour faire place à d'autres dont il ne reste plus rien non plus. Celles qui existent aujourd'hui vont disparaître à leur tour.

Nous avons connu la remise aux locomotives à trois emplacements successifs, à la rue Allard, puis à proximité de l'avenue de la Reine, et aujourd'hui dans le quadrilatère de Schaerbeek d'où elle disparaîtra bientôt pour être refoulée jusque dans l'immense gare de Schaerbeek.

Combien existait-il de voies à voyageurs en 1873? Nous ne saurions le dire, mais en tout cas le nombre était infime, et n'était en rien comparable à celui de la gare actuelle. Rappelons nous que c'est vers 1885 seulement qu'on a établi les gares latérales le long des rues du Progrès et de Brabant, et depuis que de transformations encore!

L'Exposé des motifs l'acte lui-même : 11 voies en 1900, 13 en 1904, 14 en 1906, enfin 16 en 1910. On ne pourrait mieux établir la continuité des transformations et des extensions que la gare du Nord a dû subir.

Si ces installations ont suffi à un trafic croissant depuis 1900, comme le dit l'Exposé, c'est précisément parce qu'elles ont été successivement améliorées.

Mais personne ne conteste que telles qu'elles sont, elles sont insuffisantes, défectueuses, intolérables. Trottoirs contournés, d'accès difficile, rendant laborieuse la recherche de la voie à emprunter, trottoirs à redants successifs qui reportent à *600 mètres de la sortie*, l'extrémité de bon nombre de trottoirs.

Chacun de nous a pu goûter le charme qu'éprouve le voyageur à traîner sur un tel parcours, à défaut de porteur, les valises qui l'encombrent.

Dès longtemps cette gare à 16 voies est reconnue insuffisante par l'administration elle-même. Bon nombre de trains qui devraient y être reçus ou qui devraient en partir ne peuvent pas être admis dans la gare.

M. le sénateur Liebaert a fait, en juin 1922, de la situation actuelle de la gare du Nord, le tableau saisissant que voici :

J'ai fait, dans le guide du mois de juin de cette année, le relevé du nombre de trains qui entrent à la gare du Nord et qui en sortent. Il y en a notablement moins qu'avant la guerre,

(1) Le bâtiment date de 1860.

beaucoup moins qu'il ne devra y en avoir dans quelques années, puisque le nombre des voyageurs augmente de 10 % par an et que l'allongement déjà excessif des trains ne peut plus être augmenté. D'après le guide du mois de juin j'ai trouvé que le mouvement général, c'est-à-dire celui des entrées et des sorties, est de 303 trains, abstraction faite, bien entendu, des trains spéciaux organisés les jours de grande affluence et qui ne sont pas mentionnés à l'indicateur. En juillet 1914, au lieu de 303 trains, j'en ai relevé 439 et il était devenu impossible d'en augmenter le nombre ainsi que l'aurait exigé un service bien organisé.

En règle générale les trains arrivant au Nord n'en repartent pas immédiatement, on est obligé de les retirer des voies d'expédition et de les diriger, pour un certain temps, sur le parc de garage, jusqu'à ce qu'ils puissent être ramenés aux quais d'embarquement pour repartir ensuite.

Bien peu de personnes se font une idée des savantes combinaisons que nécessite ce mode d'exploitation.

Elle est longue, en effet, la série d'opérations que comportent, dans une gare en impasse, ces aller et retour. C'est 4, tantôt 6, le plus souvent 8 mouvements pour chaque train.

Et veuillez noter qu'il est indifférent qu'une voie de circulation soit occupée par une simple locomotive de manœuvre ou par tout un train; dans l'un comme dans l'autre cas, la voie est occupée et se trouve, à peine de collision, interdite à tout autre passage.

Ce va-et-vient de trains, de rames, de locomotives de remorques et de machines de manœuvre pour un effectif de 439 trains comporte, d'après les documents officiels, plus de 1,300 occupations de voies par jour. En les supposant, contre toute vraisemblance, réparties d'une façon égale sur les dix-huit heures journalières de circulation, elles représentent plus de 70 occupations de lignes par heure, plus d'une par minute! Jugez des difficultés à vaincre aux heures de trafic intense, à certaines heures de la matinée et de la soirée.

Si encore ces mouvements pouvaient, pour chaque train, s'accomplir de manière consécutive! Mais il s'en faut de tout pour qu'il en soit ainsi. Comme ils doivent s'effectuer en coupant — vous l'entendez bien, n'est-ce pas? — en coupant une ou plusieurs voies d'arrivée, et comme il est indispensable de ne pas entraver l'entrée d'autres trains, ni d'entraver les manœuvres faites pour d'autres trains, c'est merveille qu'on arrive sans accidents à les réaliser à des moments choisis.

Si le public voyageur connaissait ce mouvement compliqué de passe-passe qui doit, à peine des plus graves conséquences, se faire avec une précision d'horlogerie, s'il songeait à cet enchevêtrement de manœuvres en sens contraire qui s'entravent les unes les autres sur un même faisceau de tête de gare au milieu des trains entrants et sortants, il n'y aurait qu'une voix pour réclamer la Jonction Nord-Midi et la transformation de la gare du Nord en gare de passage. Dans une gare de passage ces opérations sont remplacées pour chaque train par une seule : le train arrive, s'arrête quelques minutes, il repart et tout est dit.

La question que je désire poser à M. le Ministre est celle-ci : les fonctionnaires qui préconisent le maintien des gares de rebroussement ont-ils inventé un mode d'exploitation nouveau de ces gares, un système ignoré de leurs prédécesseurs et en quoi consiste-t-il ?

La question est bien simple, mais elle engage à tel point la sécurité des voyageurs et le développement du trafic qu'elle requiert une réponse précise, détaillée et qui envisage non seulement le présent mais l'avenir.

Bien qu'à Bruxelles-Nord le nombre des trains soit notablement moindre qu'avant la guerre, il a été reconnu nécessaire de rejeter sur Bruxelles-Allée-Verte un certain nombre de trains accessibles aux voyageurs ordinaires et qui, logiquement, pour la facilité du public, eussent dû prendre naissance à Bruxelles-Nord.

D'autres trains ont dû être organisés au départ de Bruxelles-Quartier-Léopold

qui eussent aussi dû prendre logiquement naissance à Bruxelles-Nord. Mais le nombre de voies dont cette station dispose ne l'a point permis. La régularité du service des trains à Bruxelles devient de plus en plus précaire et tous nous avons pu nous en convaincre.

* * *

En service régulier, dit l'Exposé des motifs, le nombre des voyageurs débarquant et s'embarquant à Bruxelles-Nord pendant la période actuelle (juin-juillet) est de 120,000. Or le nombre des places offertes dans les trains réguliers est de 180,000.

On dispose donc encore d'une marge de 50 °/₀.

Même si on admet les chiffres indiqués, personne n'admettra la conclusion qu'on en tire.

A en croire l'Exposé des motifs, au départ de Bruxelles tous les trains pourraient être occupés au maximum de leur capacité. Quel est donc le réseau où semblable théorie soit admise et réalisée?

Qu'adviendrait-il, si la thèse de l'Exposé était vraie, des voyageurs de province qui se présenteraient dès la première gare après Bruxelles pour prendre le train et qui le trouverait comble chaque fois? Ils n'auraient même pas la ressource d'attendre le train suivant puisque celui-là aussi, de l'avis de l'Administration, pourrait être comble dès son départ de Bruxelles.

Qui veut trop prouver ne prouve rien.

Le désir de trop prouver a entraîné les conseillers de M. le Ministre au delà des limites de la logique et de la vraisemblance.

Il n'est pas un exploitant expert qui admettra que, dans une organisation de service, on escompte une occupation de 100 °/₀ des places offertes dans les trains tant au départ qu'à l'arrivée.

Pour que cela fût dans l'ensemble, il faudrait que nombre de trains fussent utilisés à 150 °/₀ et plus encore de leur capacité.

Personne n'ignore que pendant toute la durée du service et plus spécialement pendant une partie de la journée, nombre de trains ne sauraient être utilisés complètement, que d'autres, et en bon nombre, ne sont en réalité que des retours de rames imposés par les nécessités du service, et qui ne sont dès lors que très incomplètement utilisés.

Au surplus quand, dans quelques années, le nombre de voyageurs aura passé de 120,000 à 180,000 comment résoudra-t-on le problème?

Dans l'ensemble, une occupation de deux tiers des places offertes, comme on le constate à Bruxelles-Nord est un chiffre très élevé.

L'encombrement de tant de nos trains actuels dont tout le monde se plaint, que beaucoup estiment calamiteux, le démontre de façon manifeste.

Et l'honorable Ministre lui-même a cru devoir y parer, car au lieu d'augmenter l'encombrement des trains, de les bourrer plus encore, il a jugé indispensable d'en augmenter sensiblement le nombre et par là les aises et les facilités données au public voyageur, ce dont il faut lui savoir gré.

Au cours de la séance du Sénat du 9 août 1921, il a, en effet, signalé à l'actif de

sa gestion, que le nombre des trains de voyageurs qui, au moment de son arrivée au Département n'était que de 1,858, avait passé dix mois après, au 1er juillet 1921, à 2,289, soit une augmentation de 431 trains ou 23 °/₀ du nombre de trains à son entrée au ministère.

Pour suppléer un peu à l'insuffisance de la gare du Nord on a dû supprimer certains trains entre le Quartier-Léopold et le Nord, ce qui n'est certes pas une amélioration.

Les voyageurs venant du Sud-Est de la Belgique qui doivent aller dans les directions d'Anvers-Termonde-Gand-Courtrai et vice-versa doivent actuellement faire à pied le trajet du Quartier-Léopold au Nord ou inversement, avec leurs bagages, perdre du temps, faire une dépense supplémentaire, s'attarder au Nord pour prendre leur coupon.

On a aussi allongé les trains pour diminuer leur nombre et leur fréquence. M. le sénateur Vinck s'exprime ainsi à ce sujet :

La fréquence des trains est essentielle pour le public, d'abord parce qu'il y trouve une meilleure utilisation de son temps, ensuite parce que, sans cela, il doit perdre des heures pour avoir sa correspondance. Ainsi, si on faisait les trains d'Anvers à double ou triple longueur, on pourrait ne les faire partir que toutes les deux heures et la Gare du Nord, avec des quais de 1,500 à 2.000 mètres pourrait suffire pendant cent ans! Mais qui ne saisit l'absurdité de ce système. Il est absurde avant tout au point de vue financier. En effet, la fréquence des trains, la facilité et rapidité des transports, provoquent l'affluence du public.

Toutes les Administrations des Ministères savaient celà avant 1910. Le monde entier sait cela.

* * *

L'Exposé des motifs déclare que la gare du Nord est susceptible d'amélioration et d'extension.

Nous en tombons d'accord quant à l'amélioration qui peut résulter d'une utilisation meilleure des terrains dont l'administration dispose et d'un aménagement plus méthodique des voies.

Mais nous contestons d'une façon formelle qu'on puisse donner à la gare une extension quelconque de ses ressources quant à la réception et à l'expédition des trains.

Le plan d'aménagement remis à la Section centrale le prouve à toute évidence. (Question 5.)

Tout comme dans le dispositif actuel, la gare ne disposerait que de 16 voies bordées de quais. Certes, la largeur de ceux-ci sera plus grande et plus régulière, le chevauchement des divers quais sera moindre et plus régulier, mais le nombre des voies à quai, c'est-à-dire en réalité les moyens de réception et d'expédition de la gare restera identique à celui d'aujourd'hui, identique à celui qui existe depuis 1910.

Encore, pour atteindre ce nombre de 16 voies, a-t-il fallu réduire la largeur des trottoirs à beaucoup moins de 10 mètres, largeur qui a été reconnue nécessaire et que l'on prévoit à Bruxelles-Midi.

Personne ne croira que ce soit là une solution. Et ce résultat absolument nul

sera définitif. Aucune extension nouvelle, aucune augmentation du nombre des voies à quai ne sera jamais plus possible, à moins d'exproprier les maisons de la rue du Brabant ou de la rue du Progrès.

L'expérience des agrandissements successifs et répétés qu'a dû subir la gare du Nord elle-même, l'expérience de ce qui s'est passé dans toutes les gares en impasse qui nous sont connues, semble donc n'avoir pesé en rien dans la rédaction de ce plan que l'on nous présente comme définitif, perpétuel, au sens humain du mot.

Il suffit d'invoquer les leçons du passé pour mettre à néant un aussi fol espoir.

*
* *

Là se trouverait cependant la solution non seulement pour le prochain avenir mais pour un avenir en quelque sorte indéfini?

Car le « Service de l'Exploitation » déclare que ces installations pourront assurer le service pendant cinquante ans encore, en admettant que le trafic continue à suivre la progression observée avant la guerre.

Celui qui a dit cela (il est permis de douter qu'il l'ait signé) s'est évidemment inspiré du mot du *Charlatan* de la fable :

. . . . . Avant l'affaire
Le Roi, l'âne ou moi nous mourrons.

L'Exposé des motifs renchérissant encore sur les affirmations du « Service de l'Exploitation » dit : « pour ne pas dire une période illimitée » (p. 6 de l'Exposé).

*
* *

Signalons en passant une erreur évidente de l'honorable rapporteur : Si en juin-juillet 1922, le nombre de voyageurs débarquant et s'embarquant à Bruxelles-Nord chaque jour a été de 120,000, la moyenne journalière annuelle pour 1922 n'est que de 73,480, dit-il, y compris les voyageurs de transit.

Le premier de ces chiffres comprend les voyageurs *débarquant ou s'embarquant* à Bruxelles-Nord, et le second le nombre moyen journalier de voyageurs *débarquant* seulement.

Il eût fallu rapprocher le nombre de 120,000 de celui de 147,000 pour en tirer une déduction logique. Il est vrai qu'elle eût été l'inverse de celle émise par l'honorable rapporteur.

*
* *

Il n'est pas inutile de faire remarquer en terminant que les travaux éventuels d'amélioration de la gare du Nord, que le relèvement qu'on entrevoit avec raison dès à présent seront exécutés à fonds perdus, sans compensation financière. Ils ne rapporteront rien. Au contraire, l'exécution de la Jonction est un travail qui rapportera des recettes supplémentaires, améliorant d'une façon définitive la situation financière du réseau de nos chemins de fer.

Mais que deviendra la gare de Bruxelles-Midi?

Au sujet du projet d'aménagement de Bruxelles-Midi, l'Exposé des motifs dit

qu'après le transfert des installations de la gare à marchandises à la Petite-Ile, on disposera d'un vaste terrain.

Et il ajoute : « *Il n'est pas dans les prévisions qu'il devienne un jour insuffisant* », phrase dont on pourrait dire peut-être qu'elle est d'une rédaction habile et d'une sage réserve mais qui ne convaincra certes pas la Chambre.

S'il « n'est pas dans les prévisions », c'est parce que celles-ci ne tiennent nullement compte des nécessités sans cesse croissantes du service, ce qui aggrave la responsabilité de ceux dont le premier devoir est de « prévoir ».

*
* *

La gare actuelle de Bruxelles-Midi dispose, depuis quelques années avant la guerre, de 14 voies à voyageurs.

Le plan d'aménagement qui nous est soumis indique 16 voies à quai occupant tout l'espace dont on peut disposer entre la rue de France et l'avenue Fonsny.

Il comporte donc une augmentation de 2 voies seulement, soit 14 °/₀ des moyens actuels de réception et d'expédition des trains de voyageurs, et cette solution serait définitive sans extension possible aucune dans l'avenir !

Nous ne parlons que pour mémoire de la dix-septième voie figurée au plan en traits interrompus comme si l'auteur du plan manquait lui-même de conviction.

Cette dix-septième voie n'est que le prolongement d'une voie de chargement de marchandises. C'est dire qu'elle ne serait que peu ou point utilisable.

Le fût-elle que rien ne serait changé à la portée de notre argumentation.

Comment ! Le nombre des voies de la gare du Midi a passé il y a peu d'années *d'un bond*, pour ainsi dire, de 8 à 14 et personne n'estimera que ces installations ont été développées au delà des nécessités. Et l'on voudrait faire croire que dans l'avenir tout le trafic dont le développement se manifeste de façon continue sera assuré à tout jamais, grâce à une augmentation de 2 voies ?

Ce n'est pas de prévisions qu'il eût fallu parler, mais d'une lamentable, inconcevable et, disons-le, coupable imprévision !

N'oublions pas que de juillet 1895 à juillet 1911, le nombre de trains entrants ou sortants à Bruxelles-Nord a passé de 271 à 375, soit en onze ans une augmentation de 40 °/₀ alors que bon nombre de trains avaient été rejetés sur Bruxelles-Quartier-Léopold, Schaerbeck et Tour-et-Taxis.

Le 27 avril 1900, M. le Ministre Liebaert déclarait déjà à la Chambre qu'en 1899 le nombre des trains entrants ou sortants à Bruxelles-Nord était monté à 320, soit en quatre ans une augmentation de 50 trains ou 18 °/₀.

Nous n'avons pas à notre disposition les renseignements qui nous permettraient d'établir quelle est la progression du nombre des trains à Bruxelles-Midi mais quelle qu'elle soit, fût-elle sensiblement moindre, on peut affirmer qu'une augmentation de 14 °/₀ des ressources actuelles pour l'acceptation et l'expédition des trains ne suffirait que pour un laps de temps infime, quelques années à peine. Et ce serait là une solution définitive qu'on prétendrait imposer ! Ce serait une dérision.

*
* *

D'après le plan IV d'aménagement de Bruxelles-Midi soumis par le Département à la Section centrale, le niveau des voies serait, à l'extrémité des quais,

maintenu à sa cote actuelle, puis par une rampe douce de 3 millimètres par mètre il s'élèverait graduellement jusqu'un peu au delà de l'avenue du Roi où il atteindrait la côte 24 m. 20. A la faveur de ce relèvement, le plan figure un passage inférieur dont le pavage serait établi à 2 mètres en contrebas du niveau de l'avenue Fonsny. Cette chaussée basse franchirait immédiatement, à sa sortie du viaduc, la Senne, qui est toute voisine.

Le niveau donné à la chaussée sous le passage inférieur se concilie-t-il avec les cotes des inondations si fréquentes de la Senne? La construction du pont au-dessus de la Senne ne constituerait-elle pas un obstacle à l'écoulement des eaux d'inondation? On ne nous en dit rien. Ce sont là cependant de graves questions, qu'il est absolument nécessaire d'élucider, et on doit regretter que l'Exposé des motifs soit à leur sujet d'un mutisme absolu et inquiétant.

* * *

Il est une autre question qui a été perdue de vue dans la rédaction de ce plan.

Les communes riveraines de la gare du Midi : Anderlecht d'une part, Saint-Gilles de l'autre, se sont plaintes à maintes reprises de l'obstacle que la gare du Midi constitue à l'établissement de voies de communication directes entre ces deux communes.

Un mandataire de la commune de Saint-Gilles, feu M. Delporte, s'est fait l'écho à la Chambre des plaintes des Administrations communales et a demandé que dans la rédaction des projets il fût tenu compte de leurs vœux.

Il a notamment été réclamé pour elles une voie de communication entre la rue de France et l'avenue Fonsny au droit de la rue de l'Instruction.

L'honorable M. Colfs, en séance du 14 mars 1911, revint à la charge dans les termes suivants :

D'autre part, ce sont précisément les communes de Saint-Gilles et de Saint-Josse-ten-Noode, dont certains administrateurs sont partis en guerre contre le projet du Gouvernement, qui ont le plus grand intérêt à voir surélever les voies dans nos deux grandes gares, car actuellement les passages à niveau sont fermés les uns après les autres et la circulation est presque complètement supprimée sur de longs parcours entre les rues situées des deux côtés des lignes. Avec la surélévation des voies, on pourra établir la communication par des passages souterrains, ce qui est de nature à développer largement le commerce et l'industrie dans les communes de Saint-Gilles, Anderlecht, Molenbeek, Saint-Josse et Schaerbeek. La commune de Saint-Josse-ten-Noode, notamment, pourra, par ce moyen, avoir des communications plus directes avec le quartier des installations maritimes.

Enfin, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht pourront aussi, grâce à l'exécution de ce projet, détourner et voûter la Senne, cette rivière empestée qui répand la maladie sur son passage.

Dans la séance du 15 mars 1911, M. le Ministre de Broqueville a fait à ce sujet la déclaration suivante renouvelant en quelque sorte des engagements déjà pris par le Gouvernement en 1909.

Je tiens cependant à faire une déclaration à ce propos. Mes honorés collègues de la Chambre, dont je parlais tout à l'heure, m'ont instamment demandé de rechercher le moyen d'accorder certaines compensations à Saint-Gilles, en profitant de l'occasion que fournissent la réalisation de la Jonction et le relèvement de la gare du Midi pour établir,

sous les voies, certains passages qui créeraient des relations entre les parties de l'agglomération situées de part et d'autre du chemin de fer.

Il a été opposé naguère à ce projet une objection qui, à mon sens, n'est pas très sérieuse.

On aurait dit : Si vous faites ce travail, le coût de la Jonction en sera augmenté d'autant; et, puisque le gouvernement a fait connaître la dépense exacte à engager pour la Jonction, ce travail ne peut pas se faire! Quant à moi, je ne considère pas cette réponse comme satisfaisante.

Evidemment le travail demandé n'est pas nécessaire pour réaliser la Jonction, mais si, à l'occasion de l'exécution de celle-ci, il est démontré qu'il peut être utile à l'intérêt général, — et l'intérêt de la commune de Saint-Gilles fait naturellement partie de l'intérêt général, — s'il est démontré, dis-je, qu'une dépense est justifiée en vue de réaliser la Jonction des deux parties de l'agglomération qui sont séparées par la voie ferrée, je n'hésiterai pas à exposer la situation très franchement à la Chambre et à lui demander les subsides nécessaires pour couvrir la dépense qui paraîtra justifiée. (*Très bien! à l'extrême gauche.*)

M. Carton de Wiart. — Il ne s'agit pas seulement de l'intérêt de Saint-Gilles mais aussi de l'intérêt de toute la partie Ouest de l'agglomération, notamment de Cureghem-Anderlecht et de Molenbeek.

M. C. Huysmans. — C'est ce que M. le ministre a dit.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je remercie vivement mon honorable collègue M Carton de Wiart de cette interruption qui ne fait que confirmer ce que je dis, à savoir qu'il peut y avoir là un intérêt général, à raison duquel il serait parfaitement légitime de demander à la Chambre les crédits nécessaires pour exécuter le travail...

M. C. Huysmans. — Très bien!

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* — ... et je n'hésiterai pas à les demander. J'ajouterai même que si, constatant que l'intérêt général réclame ce travail, j'agissais autrement, je me considérerais comme ayant commis une petite malhonnêteté. (*Très bien à l'extrême gauche.*)

M. Antoine Delporte. — Ce passage sous voies serait surtout nécessaire pour assurer la communication vers la nouvelle gare aux marchandises de la Petite-Ile.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* — Je suis très charmé de cet argument et j'espère que vous me soutiendrez énergiquement le jour où, après mûr examen, je constaterai qu'il est utile de faire ce travail.

M. Janson. — Cela prouve que votre projet n'est pas définitif puisque vous allez faire des changements.

M. C. Huysmans. — Mais non!

M. Theodor. — Ce sont des changements « éventuels ».

M. Janson. — On modifiera donc les plans, ce qui entrainera certainement des charges nouvelles.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* — Permettez! Nous avons dit ce qui était nécessaire pour la réalisation de la Jonction Nord-Midi; mais si au cours des études ou de l'exécution il est démontré que, à raison de l'exécution de ce travail, il peut être utile pour une commune importante comme Saint-Gilles, comme Anderlecht, d'établir des passages sous les voies ferrées, — et grâce à la Jonction cela sera possible, — s'il est démontré, dis-je, que c'est utile, je suis persuadé qu'il n'est personne ici, à la Chambre, qui voudra s'y opposer, sous prétexte que la Jonction ne peut coûter

que 86 millions. Au surplus, l'exécution de la Jonction ne réclame nullement cette dépense et il serait absurde de la mettre au passif de la Jonction.

J'ajoute qu'agir autrement constituerait un véritable enfantillage auquel je suis perduadé que pas un de mes collègues ne voudrait s'associer.

Dans la même séance, l'honorable M. Carton de Wiart insista encore :

Quant aux communications à établir sous les voies nouvelles entre Saint-Gilles et Anderlecht, il est essentiel que ces communications soient assurées non seulement par un passage dans le prolongement de la rue Théodore Verhaegen, mais aussi par un second passage qui correspondra à la rue de l'Instruction. Je remercie l'honorable Ministre des déclarations qu'il a bien voulu nous faire à ce sujet. J'insiste aussi pour que l'Administration des chemins de fer élargisse l'avenue Fonsny par la suppression du bâtiment des recettes qui fait saillie sur cette importante artère. Quant au talus qui longe cette avenue, il devra être arboré et entretenu avec soin et longé au ras de la rue par une grille basse dans le genre de celles de la place du Trône ou de la rue des Quatre-Bras. Une clôture ou grille plus importante devra être placée au haut de ce talus, afin que celui-ci ne devienne bien vite le dépotoir que l'on devine.

Quant à l'ensemble même du projet, j'ai écouté tous les discours, étudié tous les plans, lu toutes les brochures à ce sujet avec la conscience d'un député de Bruxelles soucieux de ses responsabilités. Et cela ne fut pas un mince labeur.

Ma conviction demeure celle que j'ai défendue plus d'une fois ici. La Jonction est utile, voire nécessaire.

Elle réunira non seulement les deux gares de Bruxelles, mais les deux grandes régions du pays : la Wallonne et la Flamande.

Ce sont là des engagements que le Gouvernement ne pourrait laisser protester et que certes les communes intéressées de Saint-Gilles et d'Anderlecht, et leurs porte-parole autorisés au sein des Chambres, sauront au besoin rappeler énergiquement.

* * *

Déjà le 17 mars 1921, M. Demets, bourgmestre d'Anderlecht, adressait au Conseil de cette commune un rapport au sujet des travaux décidés par le Gouvernement et qui comportent le surhaussement des voies ferrées aboutissant à la gare de Bruxelles (Midi) ainsi que de celle-ci, de manière à supprimer les passages à niveau entre Forest et Bruxelles (Midi) et permettre la création de trois grands passages sous voies, assurant les communications entre les faubourgs de Saint-Gilles, de Forest et d'Anderlecht.

Dans ce rapport, M. le Bourgmestre disait notamment :

Depuis quelque temps, la question de la Jonction, dans la traverse de Bruxelles, est de nouveau mise en discussion.

Notre Collège, estimant que l'abandon de ce vaste projet aurait des conséquences néfastes pour les communications entre les communes du Sud de l'agglomération, a cru de son devoir d'adresser à M. le Ministre des Chemins de fer la lettre reproduite en annexe.

Nous ne pouvons concevoir qu'après dix-huit votes approbatifs par la Chambre et le Sénat, qu'après avoir terminé les expropriations et fait entamer les travaux sur une grande étendue, l'on puisse sérieusement songer à démolir ce qui a déjà été réalisé. Cela équivaudrait à donner en quelque sorte un brevet d'incapacité à tous ceux qui se sont occupés de la question et qui ont prouvé surabondamment que la réalisation était indispensable pour

l'amélioration de notre railway dont le développement est constant et rapide. Une décision semblable nous rendrait certes ridicules aux yeux des étrangers et ébranlerait la confiance que l'on a toujours eue dans nos ingénieurs dont la réputation a, de longue date, dépassé nos frontières.

Comme conclusion, j'estime que le Conseil communal doit protester énergiquement contre tout projet d'annulation des décisions formelles prises antérieurement au sujet de l'établissement des passages pour la liaison des communes sud de Bruxelles?

On ne saurait mieux dire et le rapport de M. le Bourgmestre émet au sujet de la volte-face du Gouvernement les appréciations que nous formulons nous-mêmes dans l'avant-propos de cette note.

Comme suite à ce rapport, le conseil prit, à l'unanimité, la délibération suivante :

Le Conseil communal d'Anderlecht,

Vu la lettre, en date du 29 décembre 1920, par laquelle le Collège des Bourgmestre et Echevins a attiré l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur la situation néfaste qui serait créée pour les communes du sud de l'agglomération bruxelloise dans l'éventualité de l'abandon du projet de la Jonction Nord-Midi;

Considérant que ce vaste projet, décrété en 1905, a eu comme corrolaire l'exhaussement de 6 mètres de la partie de la voie ferrée Bruxelles-Hal comprise entre la gare de Bruxelles-Midi et un point situé au delà de la station de Forest, ainsi que la création de trois grands viaducs de 20 mètres de largeur devant relier la commune d'Anderlecht avec Saint-Gilles et Forest;

Considérant qu'Anderlecht, Saint-Gilles et Forest, agglomérations possédant ensemble 160,000 habitants, n'ont à ce moment comme liaison dans la traversée du Chemin de fer du Midi et ce, sur une longueur de 3,900 mètres, que deux passages à niveau de 4 mètres de largeur;

Considérant que le maintien de cet état de choses est impossible à tous points de vue, à moins qu'on ne veuille empêcher ces communes de se développer normalement et fractionner l'agglomération bruxelloise, chose dont on ne saurait trouver d'exemple dans aucun grand centre;

Exprime le vœu, à l'unanimité des membres présents, de voir maintenir *ne varietur* les promesses faites par l'État en ce qui concerne l'exhaussement de la ligne du Midi et la création d'au moins trois grands passages pour la liaison des communes limitrophes.

Cette argumentation irréfutable s'appliquerait aussi énergiquement au surhaussement de la gare du Nord et à l'établissement de passages sous voies au droit des rues Allard, Rogier et des Palais, entre la commune de Schaerbeek et celles de Molenbeek-Saint-Jean et de Bruxelles (ancien Laeken).

* * *

Mais le nombre des voies ne constitue pas l'unique élément de la solution.

Il faut encore se demander comment se fera l'exploitation, et si la sécurité des voyageurs sera suffisamment assurée.

Au cours de la séance du Sénat du 5 juillet 1922, M. Liebaert posa la question suivante :

Je prie M. le Ministre de faire connaître au Sénat le nombre d'excentriques et le nombre de croisements de voies affectant les lignes d'arrivée et de départ des trains de voyageurs

entre la passerelle de la rue des Palais et le point d'aboutissement des 16 lignes de la gare du Nord.

Le 26 juillet l'honorable Ministre répondit : « Entre l'avenue de la Reine et la rue des » Palais, il existe deux liaisons pour raccorder les lignes vers Gand et vers Schaerbeek et » Bruxelles (Q.L.); ces liaisons comportent, pour les voies principales à voyageurs, 3 excen- » triques, 3 croisements, 2 traversées ordinaires et 1 traversée-jonction, soit 9 appareils.

« A l'entrée de la gare du Nord, les 16 voies à voyageurs sont reliées aux voies d'arrivée » et de départ par l'intermédiaire d'un gril comportant 21 excentriques, 21 croisements » 15 traversées ordinaires et 48 traversées-jonction, au total 105 appareils. »

Il existe donc 9 plus 105, soit 114 appareils de l'espèce. Donc 114 points faibles. Il est clair que plus se multiplient les voies d'embarquement et de débarquement, plus aussi se multiplient ces appareils en tête des faisceaux de voies.

En séance du Sénat du 29 juin 1922, M. Liebaert disait :

On paraît ne plus se souvenir des accidents terribles qui se sont produits naguère à la gare du Nord.

On ne saurait cependant trop insister sur les dangers auxquels sont exposés les voyageurs. Quant on sait comment se fait l'entrée et la sortie des trains, les manœuvres de garage, le grand nombre de points dangereux que les trains doivent franchir, on tremble à la pensée des catastrophes qui pourraient résulter d'une distraction, d'une négligence de ceux qui sont proposés à la signalisation ou des machinistes qui doivent y obéir.

*
* *

A diverses reprises au cours de cet exposé nous avons signalé l'augmentation continue du nombre de voyageurs. Il est bon d'avoir une idée exacte de sa valeur et de ses causes.

Celles-ci sont au nombre de deux : l'augmentation de la population et l'augmentation du nombre de voyages par habitant, c'est-à-dire l'utilisation de plus en plus grande du chemin de fer par la population.

D'une notice très intéressante publiée en 1904 par M. Joseph de Walque, ingénieur des mines, dans les *Mémoires de l'Union des ingénieurs de Louvain*, nous extrayons les nombres suivants :

Population.

Période.	Nombres absolus.	Proportion d'accroissement.
1846-1856	192,364	4.44
1856-1866	298,273	6.50
1866-1876	508,352	10.53
1876-1880	183,824	3.44 (pour 4 ans).
1880-1890	549,312	9.53
1890-1900	624,487	10.28

D'autre part le nombre de voyages par habitant était :

de 7 voyages en 1880,
de 11 voyages en 1890,
de 18 voyages en 1900.

Ainsi s'explique l'accroissement si important du nombre total des voyageurs sur le réseau :

Années.	Nombres absolus.	Augmentation moyenne par an.
1880	43,000,000	
1895	82,500,000	8.3 millions.
1900	123,700,000	
1901	124,000,000	6 id.
1907	160,000,000	
1909	161,000,000	10.7 id.
1913	204,500,000	
1920	204,300,000	11.8 id.
1922	228,000,000	

CHAPITRE VIII

La gare de l'Allée-Verte comme supplément à la gare du Nord.

L'honorable Ministre s'est si bien rendu compte, malgré les affirmations de l'Exposé des motifs, de l'impossibilité de mettre la gare du Nord en état de satisfaire aux besoins du trafic qu'il a indiqué trois moyens de parer à cette insuffisance.

Le premier est l'utilisation de la gare de l'Allée-Verte.

* * *

Le plan d'aménagement soumis pour Bruxelles-Nord soulève par là une question de principe d'intérêt capital.

Il prévoit, en effet, le maintien du raccordement vers la gare de l'Allée-Verte et l'Exposé des motifs dit qu'avec l'Allée-Verte comme gare de secours le Service de l'exploitation estime que la gare du Nord est capable d'assurer le trafic pendant cinquante ans.

Encore une fois, il eût été désirable que la Chambre fût mise en possession de cet avis du service de l'Exploitation et surtout des considérations sur lesquelles il est basé.

C'est, en effet, l'affirmation formelle et définitive du maintien de la gare de l'Allée-Verte pour le service des voyageurs.

* * *

L'idée du maintien de la gare de l'Allée-Verte, lorsqu'elle a été émise pour la première fois peu de temps avant la guerre, a donné lieu, de la part des

communes intéressées et de la *Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles,* à de vives et légitimes protestations.

Il est à remarquer, en effet, que dès le moment où fut mis à l'étude le dispositif aujourd'hui réalisé pour les installations maritimes de Bruxelles, c'est-à-dire la création d'un bassin longitudinal au lieu de darses, de manière à permettre la création d'une vaste gare aux marchandises dans les plaines de Tour et Taxis, il fut entendu que celle-ci remplacerait la gare ancienne de l'Allée-Verte.

* * *

A diverses reprises, le Gouvernement a confirmé la décision de supprimer cette gare.

C'est dans cette certitude que les communes intéressées et, notamment, l'administration communale de Molenbeek-Saint-Jean ont dressé des projets de voirie destinés à prolonger, à travers le terre-plain délaissé de la gare de l'Allée-Verte, une série de rues créées depuis de nombreuses années, destinées à relier la chaussée d'Anvers à l'Allée-Verte et qui sont jusqu'ici restées en impasse à raison de l'existence de la gare.

L'utilité, la nécessité même de ces prolongements de rues sont indiscutables, tant au point de vue de la mise en valeur d'un quartier jusqu'ici déshérité, qu'au point de vue de la création d'établissements industriels, de dépôts de marchandises, qui s'impose à proximité immédiate du port de Bruxelles.

Il y aurait là six hectares, en chiffre rond, de terrains à mettre à la disposition du commerce et il est inutile de dire quel grand prix l'Etat en pourrait tirer.

M. le sénateur Hanrez a interpellé, en séance du 1er avril 1914, M. le Ministre des Chemins de fer au sujet de ses intentions à cet égard :

C'est avec un profond étonnement, dit-il, que j'ai lu dans les journaux, il y a quelques semaines, que l'on allait établir à l'Allée Verte une gare pour le service des voyageurs. J'ai posé alors une question à M. le Ministre des Chemins de fer pour lui demander si l'information était bien exacte et si on allait installer à l'Allée Verte une gare qui, surélevée et raccordée en viaduc à la gare de Schaerbeek, en passant notamment au-dessus de l'avenue de la Reine, serait spécialement affectée aux trains ouvriers.

M. le Ministre m'a répondu :

« Un examen approfondi des nécessités de l'exploitation a établi qu'il y a lieu de maintenir la station de Bruxelles (Allée Verte), qui sera spécialement affectée au service des trains ouvriers et des trains extraordinaires.

La plate-forme de raccordement qui relie cette station à celle de Bruxelles (Nord) sera surélevée de façon à transformer en viaducs inférieurs les passages à niveau qui existent actuellement à la chaussée d'Anvers, à la rue du Progrès et à la rue Gaucheret.

Toute entrave à la circulation publique se trouvera ainsi supprimée et la réalisation du projet consistant à prolonger le boulevard de la Senne, sur la Senne voûtée, ne se trouvera contrariée en rien. »

J'ai alors posé une seconde question pour avoir une réponse plus précise. En voici le texte :

« En réponse à la question que j'ai eu l'honneur de lui adresser relativement à l'établissement d'une gare à voyageurs à l'Allée Verte, M. le Ministre fait connaître que la plate-forme du raccordement de cette gare à la gare du Nord sera surélevée et transformera en

viaducs inférieurs les passages à niveau actuels de la chaussée d'Anvers, de la rue du Progrès et de la rue Gaucheret. »

Il n'est rien répondu en ce qui concerne le passage au-dessus de l'avenue de la Reine.

Je prie M. le Ministre de bien vouloir préciser les points suivants :

1° Le raccordement se fera-t-il à la gare du Nord ou à la gare de Schaerbeek;

2° Où ce raccordement croisera-t-il l'avenue de la Reine et à quel niveau par rapport à celui de cette avenue?

M. le Ministre m'a répondu :

« La gare de Bruxelles (Allée-Verte) continuera à être raccordée comme actuellement à la gare de Bruxelles (Nord). Le tracé en plan de ce raccordement restera donc ce qu'il est. La seule différence est qu'il sera établi en surélévation, de façon à transformer en viaducs inférieurs présentant une hauteur libre de 4m50 minimum les passages à niveau de la chaussée d'Anvers, de la rue Gaucheret et de la rue du Progrès, mais pour réaliser cette hauteur libre de 4m50, qui existera aussi à la traversée du nouveau boulevard à établir en prolongement du boulevard de la Senne, sur la Senne voûtée, il est indispensable de faire passer l'avenue de la Reine sous les voies de Bruxelles (Nord), qui seront surélevées en ce point, la cote du niveau de l'avenue de la Reine sous l'ouvrage d'art devenant 16m80. »

M. le sénateur Hanrez saisit cette occasion pour faire ressortir ce qu'il y avait d'inconséquence dans l'idée de eréer ainsi une gare en impasse en contradiction avec le principe même de la Jonction Nord-Midi décrétée et, pour rompre à nouveau une lance en faveur d'un tracé qu'il avait défendu à maintes reprises.

Nous extrayons de la réponse que lui fit M. le ministre Segers les passages caractéristiques qui suivent :

M. Segers, *Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes.* — Messieurs, dans la question que vient de traiter l'honorable M. Hanrez, il y a lieu de distinguer un double objectif : un objectif immédiat et un objectif d'avenir.

L'objectif immédiat, *c'est l'affectation actuelle de la gare de l'Allée-Verte à un service partiel de voyageurs*, et l'objectif éloigné, c'est le maintien éventuel de cette gare de l'Allée Verte.

Il y a lieu de distinguer ce double objet de l'interpellation, car je m'empresse de déclarer que, *dans ma pensée, l'affectation de la gare de l'Allée-Verte à un service partiel de voyageurs n'a pas été décidée en vue des nécessités de l'avenir, mais répond, au contraire, exclusivement à des besoins immédiats et absolument indispensables.*

Je me permettrai donc d'examiner très brièvement ces deux éléments de l'interpellation : utilisation actuelle de la gare de l'Allée-Verte et maintien éventuel de cette gare dans l'avenir.

En ce qui concerne le premier de ces deux objets, je ne pense pas que personne, pas même l'honorable interpellateur, n'oserait, lorsqu'il connaîtra d'une façon précise les différents facteurs de la question, prendre la responsabilité de différer l'affectation de la gare de l'Allée-Verte à un service partiel de voyageurs. Les facteurs de cette question sont au nombre de deux : le premier est basé sur l'augmentation du trafic-voyageurs dans les gares de Bruxelles et de l'agglomération; le second intéresse les conditions de nos installations.

En ce qui concerne le premier facteur, je n'apprendrai rien au Sénat en lui disant que le trafic a pris une extension considérable au cours de ces dernières années, à tel point que, en seize ans, le nombre des voyageurs, tant au départ qu'à l'arrivée à Bruxelles (Nord), a augmenté dans la proportion de 40 °/₀, bien que dans l'intervalle un nombre considérable de trains ait été reporté à Bruxelles (Quartier-Léopold), à Tour-et-Taxis et à Schaerbeek. Ce mouvement continue, et d'une façon constante.

Et il est bon de citer à cet égard, à titre d'exemple, que pour la seule ligne Bruxelles-

Anvers, l'organisation des trains-bloc, datant de 1908, a amené dans le courant de ces quatre années une augmentation de mouvement de 60 %. Le trafic des voyageurs à la gare du Nord a pris une intensité telle qu'en ce moment nous nous y trouvons à l'étroit et que nous devons rechercher le moyen de créer immédiatement une gare de secours pour l'organisation des trains extraordinaires, trains de plaisir, de pélerins et autres. Voilà pour le premier facteur.

Le second facteur est la condition des installations de nos gares. *Nous avions créé des installations provisoires à Tour-et-Taxis pour la formation de trains ouvriers. Le moment est proche où ces installations devront disparaître,* car il est indispensable d'aménager la gare de Tour-et-Taxis pour son affectation exclusive au trafic des marchandises, qui l'exige impérieusement.

Il résulte de ces données que le problème devient extrêmement simple : la gare de Tour-et-Taxis nous échappe complètement pour l'organisation des trains ouvriers; nous ne pouvons songer à organiser ces trains à la gare du Nord, qui est déjà encombrée; nous devons donc chercher une autre gare dans les environs de Bruxelles, qui se trouve dans des conditions convenables. Voilà le problème.

Eh bien, Messieurs, que l'on m'indique une gare aux environs de Bruxelles où nous puissions transférer les trains ouvriers : l'Allée-Verte est le seul terminus dont nous puissions disposer actuellement. C'est d'ailleurs la gare qui convient le mieux au point de vue du service. Non seulement nous pourrons y organiser facilement les trains ouvriers, mais encore tous les trains extraordinaires dont nous parviendrons à désencombrer la gare du Nord.

Remarquons enfin que cette solution est excellente pour les ouvriers. En utilisant la gare de Bruxelles-Allée-Verte, en lieu et place de celle de Tour-et-Taxis, la grande majorité des ouvriers verra se réduire de plus de 2 kilomètres la distance à parcourir à l'aller et retour pour se rendre à la besogne.

M. Hanrez nous a dit encore : « Mais la gare de l'Allée-Verte est une gare à rebroussement, et cela présente d'incontestables inconvénients. »

Je suis, sur ce point, parfaitement d'accord avec notre honorable collègue; non seulement je reconnais ces inconvénients, mais je vais même les lui indiquer.

Lorsqu'un train entre, par exemple, à Bruxelles-Nord, qui est une gare à rebroussement, et qu'il n'en part pas immédiatement, cela donne lieu à huit mouvements consécutifs et, par conséquent, à huit manœuvres de signaux et à huit aiguillages. Il y a l'entrée du train; l'arrivée de la machine de manœuvres, qui se met en tête de la rame; le départ de la rame vers le faisceau de garage; le départ de la locomotive vers le dépôt; la remise à quai de la rame par la machine de manœuvre; le départ de la machine de manœuvre qui a amené la rame à quai; l'arrivée dite « l'enrochage »; la locomotive qui doit emmener le train et, finalement, le départ du train. Lorsqu'il s'agit d'un train repartant immédiatement, le nombre des manœuvres est encore de quatre : entrée du train en gare, arrivée d'une nouvelle machine de remorque, départ du train, départ de la machine qui a amené le train.

Dans les gares qui ne sont pas à rebroussement, le nombre des manœuvres est toujours réduit à deux. Ces deux mouvements se font dans un seul sens de marche, n'intéressant chaque extrémité de la gare que pour une seule manœuvre de signaux et aiguillages. Il en résulte une sécurité beaucoup plus grande et une importante économie de temps et de matériel.

Notons en passant qu'une locomotive ayant remorqué un train jusque dans la gare de Bruxelles-Nord met, en service régulier, trente-cinq minutes pour regagner la remise.

Tout le monde sera donc d'accord avec M. Hanrez pour reconnaître qu'il est hautement souhaitable de substituer aux gares à rebroussement les gares de passage. Mais là n'est pas la question.

Elle est tout autre et beaucoup plus simple. La voici. Il y a en ce moment toute une série de trains ouvriers qui ont la gare de Tour-et-Taxis pour point d'attache. Nous ne pou-

vons plus utiliser cette gare pour ces trains, puisque nous devons désaffecter les installations qui les desservent au profit des trains de marchandises. Nous devons donc transférer les trains ouvriers ailleurs.

Pouvons-nous songer à des gares qui, comme la gare du Nord, sont dès aujourd'hui encombrées, ou à des gares absolument excentriques ! Il nous reste comme seule ressource le terminus de l'Allée-Verte. L'Allée-Verte, dit M. Hanrez, est une gare à rebroussement. J'en suis profondément désolé; mais la question n'est pas de savoir si nous allons faire une nouvelle jonction par l'Allée-Verte, en reliant cette gare soit à celle du Midi, soit à une autre gare de l'agglomération, et si nous en ferons une gare de passage.

Il s'agit de savoir si nous avons impérieusement besoin de cette gare actuellement comme gare accessoire pour la formation des trains ouvriers. A cet égard, la réponse n'est pas douteuse.

Je vous ai dit que l'interpellation de M. Hanrez présentait un double objectif : un objectif immédiat (je viens de l'indiquer) et un objectif plus éloigné. *Faut-il, parce que nous affectons en ce moment la gare de l'Allée-Verte à quelques trains d'ouvriers et à quelques services accessoires, que nous conservions cette gare dans l'avenir ?*

Pour ma part, je ne veux rien préjuger. La réponse dépend de l'avenir. Cette gare nous est nécessaire en ce moment. Le sera-t-elle encore lorsque la jonction reliera les gares du Nord au Midi ?

Sera-t-il possible d'y faire passer tous les trains ouvriers, comme le souhaite M. Hanrez, et de débarquer à leur choix les abonnés à la semaine, soit au Nord, soit au Midi? Je réponds que je n'en sais rien. *Il me faut attendre pour voir, lorsque la Jonction sera établie, ce que sera exactement la capacité de la gare du Nord.*

Mais il importe, Messieurs, de jouer cartes sur table : la Jonction ne sera pas achevée dans un délai inférieur à quatre années; *viendra ensuite la période d'expérimentation qui nous renseignera sur les résultats pratiques obtenus et nous dira s'il est possible d'abandonner la gare de secours. Vous l'entendez, la solution de la question appartient à un avenir assez éloigné* et elle dépendra vraisemblablement de mon successeur. Je n'entends donc rien préjuger à cet égard, mais je tiens cependant à dire mon sentiment.

Messieurs, on fait deux objections quant au maintien de cette gare.

On dit qu'il y a des passages à niveau. Il y a, en effet, dans la ligne qui relie l'Allée-Verte à la ligne de Bruxelles-Nord-Schaerbeek, trois passages à niveau très fâcheux : il y en a un chaussée d'Anvers, un rue Gaucheret et un rue du Progrès. Dans le projet de l'administration, la plate-forme de cette voie de raccordement sera entièrement surélevée et les passages à niveau seront transformés en viaducs inférieurs. Ces viaducs présenteront une hauteur libre de 4m50 minimum.

Ce sera donc un véritable progrès. *D'autre part, l'Administration provinciale du Brabant désire, depuis longtemps, accomplir un grand travail, achever le voûtement de la Senne et établir, sur la Senne voûtée, un grand boulevard.*

Elle était très préoccupée de savoir si le projet de l'Administration des Chemins de fer n'empêcherait pas l'exécution du travail. J'ai pu la rassurer. Ce voûtement pourra être exécuté sans inconvénient, puisque le nouveau boulevard passera en viaduc inférieur sous les voies du chemin de fer. En résumé, on supprime les passages à niveau existants et l'on permet l'exécution du nouveau boulevard projeté par la province de Brabant.

L'honorable M. Hanrez nous dit : « C'est mon projet, je l'ai préconisé. » Je l'en félicite, et je félicite mon Administration de s'être trouvée d'accord avec l'honorable sénateur.

M. Hanrez m'a fait une seconde objection à laquelle il désirerait recevoir une réponse qui ne fût pas ambiguë. Il s'agit de l'avenue de la Reine. Ma réponse sera aussi claire et précise que possible.

Le tracé en plan du raccordement qui vient aujourd'hui de l'Allée-Verte vers la ligne de la gare du Nord à Schaerbeek restera ce qu'il est.

L'avenue de la Reine passe sous les voies conduisant à la gare du Nord surélevée, en ce point, à la cote de 22m50. La cote du niveau de l'avenue de la Reine sous l'ouvrage d'art sera descendue à 16m80.

La conséquence de cette situation sera fâcheuse; je tiens moi-même à le proclamer. c'est que la perspective de l'avenue de la Reine, entre la place Liedts et l'église de Laeken, sera interceptée sur une partie de la rampe vers la place Liedts.

C'est regrettable; tout le monde se trouvera d'accord pour le dire, et l'objection n'a pas échappé à l'Administration des chemins de fer. La question a fait l'objet d'un examen approfondi du comité de direction, dans sa réunion du 21 mai 1913. Mais l'Administration a dû conclure que cet inconvénient n'était pas de nature à justifier l'abandon d'un projet qui répond à des nécessités de premier ordre. Il faut, je vous l'ai déjà dit, conserver de toute nécessité la gare de l'Allée-Verte au moins jusqu'à l'achèvement de la jonction Nord-Midi, c'est-à-dire pendant plusieurs années.

Dans ces conditions, nous nous trouvons en présence de deux solutions : ou bien, surélever la plateforme des voies, ou bien ne pas la surélever. Je vous ai signalé l'inconvénient qui résultera du surélèvement des voies. Mais l'autre solution présente trois inconvénients graves. D'abord, le maintien des passages à niveau et des difficultés de toute nature qui en résultent au point de vue de la circulation; en second lieu, l'impossibilité où l'on se trouverait de réaliser le prolongement du boulevard de la Senne, d'après les plans de l'administration provinciale. Enfin, inconvénient beaucoup plus grave, on compromettrait, pour l'avenir, le maintien de la gare de l'Allée-Verte.

C'est dans ces conditions, Messieurs, que tout en reconnaissant que la situation n'est pas idéale, nous avons pensé que de deux maux, il faut choisir le moindre.

Nous appelons l'attention de nos collègues sur toutes les réserves que M. le ministre Segers formulait au sujet de cette gare de l'Allée-Verte.

Dans sa pensée, l'affectation de cette gare à un service partiel de voyageurs n'a pas été décidée en vue des nécessités de l'avenir, mais répond, au contraire, exclusivement à des besoins immédiats et absolument indispensables.

Il s'agissait, pour lui, de parer immédiatement à l'insuffisance de la gare du Nord bien que, dès ce moment déjà, un nombre considérable de trains eussent été reportés à Bruxelles-Quartier-Léopold, à Tour-et-Taxis et à Schaerbeek.

Il s'agissait, en outre, de supprimer à la gare de Tour-et-Taxis les installations provisoires qu'on y avait créées en 1905 pour la formation des trains ouvriers et d'aménager celle-ci pour son affectation exclusive au service des marchandises pour laquelle elle était créée.

En passant, M. le ministre Segers reconnaissait avec M. le sénateur Hanrez les incontestables inconvénients de la gare à rebroussement de l'Allée-Verte. » Tout le monde, concluait-il, sera donc d'accord avec M. Hanrez pour reconnaître » qu'il est hautement souhaitable de substituer aux gares à rebroussement des » gares de passage. »

* * *

La solution de l'Allée-Verte n'était donc qu'un pis-aller à ses yeux.

Et il ajoutait aussitôt : Faut-il parce que nous affectons en ce moment la gare de l'Allée-Verte à quelques trains d'ouvriers et à quelques services accessoires que nous conservions cette gare à l'avenir?

Pour ma part, répondit-il aussitôt, je ne veux rien préjuger. La réponse dépend de l'avenir. Cette gare nous est nécessaire en ce moment. Le sera-t-elle encore lorsque la Jonction reliera les gares du Nord et du Midi? Il me faut attendre pour voir, lorsque la Jonction sera établie, ce que sera exactement la capacité de la gare du Nord.

Dans la pensée de M. Segers, la gare provisoire était seule décidée ; le maintien définitif dépendait de l'expérience de l'avenir.

Mais qu'elle fût provisoire ou définitive la gare de l'Allée-Verte ne pouvait exister, de l'avis même de l'administration, qu'à la condition expresse que la voie de raccordement fût entièrement surélevée et que les passages à niveau fussent transformés en viaducs inférieurs. En outre, le nouveau boulevard projeté au dessus de la Senne voûtée devait passer en viaduc sous les voies du chemin de fer relevé.

M. le Ministre ne dissimulait point les inconvénients qui allaient résulter de ce relèvement du raccordement pour l'avenue de la Reine. La conséquence devait en être fâcheuse, car la perspective de cette avenue sera interceptée sur une partie de la rampe vers la place Liedts.

C'était regrettable, tout le monde se trouvera d'accord pour le dire, estimait M. Segers, mais il faudrait bien s'incliner devant les nécessités de premier ordre qui seraient reconnues.

En somme, M. Segers se résignait à subir l'inéluctable tout en s'efforçant, par un relèvement du raccordement d'atténuer les inconvénients du maintien, même provisoire, de la gare de l'Allée-Verte.

* * *

Toute autre est la solution que nous propose aujourd'hui l'Exposé des motifs.

Il ne s'agit plus du maintien provisoire avec éventualité d'un maintien définitif si la nécessité en est démontrée par l'avenir. Il ne s'agit plus d'un relèvement du raccordement de l'Allée-Verte avec suppression des passages à niveau existants et création d'un viaduc au-dessus du boulevard projeté sur la Senne voûtée.

Le plan II d'aménagement de la gare du Nord, le plan VI de la station de Bruxelles-Allée-Verte le marquent clairement ; le raccordement vers l'Allée-Verte et la gare du même nom sont maintenus à leur niveau actuel et tous les passages à niveau de la rue du Progrès, des rues Gaucheret et Jolly, de la chaussée d'Anvers sont conservés avec tous leurs inconvénients et leurs dangers.

* * *

Les réponses faites par le Département aux questions 2 et 6 de la Section centrale ne laissent aucun doute à ce sujet. Déjà la réponse à la question 2 parle du programme esquissé pour parer à toutes les éventualités *pendant une trentaine d'années*. Et la réponse à la question 6 accentue encore : « Bien entendu, si dans trente ans on décide de relever la gare du Nord, l'Allée-Verte et son raccordement seront aussi surélevés. »

La pensée intime du Département ressort ainsi clairement de ses réponses mêmes : il n'est pas certain que ce relèvement se fasse *même dans trente ans*.

Les passages à niveau seraient donc tous conservés pendant trente ans, et c'est au lendemain de l'horrible collision entre une locomotive et la voiture d'un

tramway, collision qui a fait tant de victimes, qu'on déciderait froidement de conserver les passages à niveau de la rue du Progrès, des rues Jolly et Gaucheret, de la chaussée d'Anvers, dont deux sont parcourues par des lignes de tramways!

* * *

Et quand nous disons le maintien des passages à niveau, nous commettons une erreur évidente; il eût fallu dire l'aggravation des nuisances et des dangers des passages à niveau en pleine ville. Car, dans le système de l'honorable Ministre, créant à l'Allée-Verte un véritable dédoublement de la gare du Nord avec un service en rapport avec le développement que le plan prétend lui donner, la circulation des trains et machines de et vers la gare de l'Allée-Verte serait notablement accrue et avec elle les dangers de ces passages à niveau en pleine agglomération d'une grande ville.

Aujourd'hui, le service de l'Allée-Verte se limite à douze trains réguliers, reçus le matin pour repartir le soir. Il en serait tout autrement dans l'avenir.

L'aménagement conçu pour l'Allée-Verte entraînerait une exploitation difficile, dangereuse, pratiquement impossible pour un service ayant quelque importance, car il ne comprend ni voies de manœuvres, ni garages. Toute la circulation des machines à vide, toutes les manœuvres devraient se faire en empruntant les voies principales du raccordement et en coupant ainsi, on peut dire de façon incessante, la circulation publique sur les rues traversées.

L'entrée et la sortie des trains de l'Allée-Verte couperaient l'entrée et la sortie de la gare de Bruxelles-Nord et réduiraient ainsi la capacité de celle-ci au lieu de l'augmenter.

Du même coup, on rend impossible la création du boulevard nouveau, car nul ne concevrait qu'il fût traversé à niveau par une ligne de chemin de fer.

* * *

Il ne s'agit plus à l'Allée-Verte d'une petite gare où quelques trains d'ouvriers sont reçus le matin et réexpédiés le soir, d'où partent et où arrivent, quelques rares jours de l'année d'affluence exceptionnelle, des trains extraordinaires ou de plaisir.

Il ne s'agit plus d'une *gare de secours*, comme le dit l'Exposé des motifs, mais d'une gare annexe, d'une réelle extension, d'un dédoublement en fait de la gare du Nord. Cette gare devrait, dès sa réalisation, assurer le service des nombreux trains que M. le ministre Segers signalait comme ayant dû être rejetés sur d'autres gares à cause de l'insuffisance avérée de la gare actuelle du Nord.

Elle devrait, dans l'avenir, assurer le service de tous les trains que l'accroissement incessant du trafic, l'encombrement inadmissible des trains d'aujourd'hui, les nécessités du public obligeront l'administration à créer dans la suite des temps. Car n'oublions pas que l'administration affirme que les installations ainsi conçues assureront le service pendant cinquante ans encore et l'Exposé des motifs, allant plus loin, ajoute : *pour ne pas dire pendant une période illimitée!*

* * *

Or, rien que la période de cinquante ans, représente près des deux tiers de la durée du réseau ferré belge, elle représente presque la durée de la gare du Nord elle-même dont nous avons vu, pendant cette période, *quadrupler* le nombre des voies à quai et encore les moyens d'action de la gare n'ont-ils pas crû en proportion des besoins auxquels elle aurait dû satisfaire.

Il est vraiment téméraire de supposer que des installations aussi réduites, aussi difficiles d'exploitation, aussi défectueuses en somme, puissent répondre d'une façon *illimitée* aux besoins sans cesse croissants du service.

L'affirmer dépasse toute permission !

* * *

Nous disons d'exploitation *difficile, défectueuse*, car cette gare de l'Allée-Verte ne disposerait, ni dans son périmètre, ni aux abords immédiats, d'annexes, voies de manœuvre ou de garage. Toutes les manœuvres intérieures, les enlèvements de rames, leur remise en place devraient se faire vers Schaerbeek par les voies principales mêmes d'accès à la gare. Au-delà, ces manœuvres obstrueraient tout au moins les voies principales de la ligne de Gand et les voies de circulation de la remise.

Toutes ces manœuvres, ces garages de rames, l'amenée à quai de celles-ci se feraient en coupant chaque fois la circulation publique aux passages à niveau des rues du Progrès, des rues Gaucheret et Jolly, de la chaussée d'Anvers et aussi du boulevard, dit de la Victoire, s'il était quand même créé. C'est en démontrer l'impossibilité.

* * *

On touche ici du doigt l'inconséquence du Gouvernement. On voit comment il sacrifie le bon sens et la logique à son parti-pris contre la Jonction.

Aucune ligne vicinale n'obtint plus depuis longtemps l'autorisation de traverser à niveau une voie de chemin de fer. Or sur beaucoup de lignes vicinales le trafic est peu intense; quelques trains par jour, et les passages à niveau sont gardés, protégés par des signaux d'arrêt quand la voie n'est pas libre.

Ici on ne s'effraie pas de maintenir les passages à niveau pour des rues aussi fréquentées que celles que nous venons de citer et pour le passage des tramways !

* * *

Pour que cette gare de l'Allée-Verte soit accessible aux trains venant des diverses directions, pour que les trains de l'Allée-Verte puissent être expédiés vers les diverses lignes, il faut encore qu'aux abords de la rue des Palais ils parcourent la double liaison transversale figurée au plan et recoupent les voies du goulot en supprimant net, à ce moment, l'entrée et la sortie de la gare du Nord.

Et le public verra s'aggraver encore la situation dont tous se plaignent aujourd'hui,

Alors qu'on réclame contre l'isolement des deux gares du Nord et du Midi dont les services semblent s'ignorer l'un l'autre tout comme s'ils appartenaient à des

réseaux différents, le public verra se scinder en deux groupes éloignés et isolés l'un de l'autre également le service aujourd'hui concentré à Bruxelles-Nord.

Il résulte de la réponse à la question n° 4 de la Section centrale que le nombre des voyageurs qui passent d'un train à un autre est évalué de 20 à 25 °/₀ de celui des voyageurs sortant de la gare. Combien de milliers de voyageurs par jour devraient donc dorénavant passer de la gare de l'Allée-Verte à celle du Nord, ou inversement, pour prendre le train de correspondance qu'ils trouvent aujourd'hui à la gare du Nord, sans en sortir?

Nombre de relations, de correspondances qui sont aujourd'hui assurées au public dans la gare de Bruxelles-Nord, cesseront d'exister lorsque celle-ci sera découpée en deux tronçons isolés et qu'on obligera les voyageurs à faire à pied le parcours entre les deux gares.

* * *

C'est une marche en arrière vers l'origine des chemins de fer, alors que le système admis aujourd'hui partout est la concentration des gares et de tous leurs services ou tout au moins la relation directe et continue entre elles.

Notons enfin que l'aménagement définitif de la gare du Nord à son niveau actuel rend définitive à jamais la suppression des passages des rues Rogier et Allard à travers le terre-plein de la gare.

On peut douter que les communes intéressées acceptent facilement une telle déconvenue.

CHAPITRE IX

Exploitation en navette.

Mais l'auteur de l'Exposé des motifs a l'imagination féconde. Après avoir soutenu que la gare du Nord peut répondre moyennant quelques aménagements à tous les besoins du trafic, il lui a fallu recourir à un premier expédient que nous venons d'examiner : le maintien de la gare de l'Allée-Verte comme adjuvant de la gare du Nord.

Les inconvénients de cette solution n'ont pas davantage pu lui échapper. Non seulement elle ne supprime pas les difficultés actuelles mais elle les amplifie comme nous l'avons démontré : deux gares en impasse, distantes l'une de l'autre, valent évidemment moins qu'une seule gare en impasse pour desservir un trafic déterminé.

Aussi a-t-il recherché d'autres remèdes. Malheureusement ils ne valent pas mieux que le premier et sont tout simplement inapplicables. Examinons les :

« Il existe, en outre, dit l'Exposé des motifs, d'autres moyens d'augmenter la capacité d'une gare.

» C'est tout d'abord l'adoption d'un système d'exploitation en navette, employé avec succès pour les trains-blocs; ce système supprime le garage des rames ».

Dans son discours si documenté du 15 mars 1911, M. le ministre de Broqueville a réfuté d'avance semblable proposition.

Voici comment il s'est exprimé :

Messieurs, on a dit également que si nos gares étaient encombrées et si la Jonction Nord-Midi était devenue nécessaire, c'est parce que nous exploitions mal, parce que nous ne savions pas utiliser nos installations. On a comparé la gare de Charing Cross, à Londres, à notre gare du Nord et l'on a dit :

« Voyez ce qui se passe à Charing Cross : il y a là huit voies et 800 trains par jour. Au Nord, il n'y a pas la moitié de trains et il y a seize voies; il y a donc moyen de se tirer parfaitement d'affaire. »

A ce propos encore, Messieurs, j'ai tenu à me procurer les renseignements officiels venant de la Compagnie elle-même; d'après ces renseignements, au lieu de 800 trains par jour, il y a eu à la gare de Charing Cross, l'an dernier, 381 trains en moyenne par jour, c'est-à-dire exactement ce que nous avons eu bien des fois l'an passé. On n'a donc induit en erreur que d'un peu plus de 50 %, et j'ajoute...

M. Antoine Delporte. — Ce n'est pas la moyenne des trains qu'il faut considérer, c'est le maximum, attendu que la gare doit répondre à un trafic maximum et non à une moyenne.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*. — Mon honorable collègue, il a été affirmé qu'il y avait 800 trains par jour à Charing Cross; je réponds à cela et à rien d'autre; nous discuterons les autres points tout à l'heure, si vous le voulez. Ma démonstration serait plus probante encore si je la basais sur le nombre maximum des trains, car les variations sont bien plus marquées en Belgique qu'en Angleterre.

Il faut aussi remarquer que sur les 381 trains qu'il y a chaque jour à la gare de Charing Cross, il y a en tout et pour tout 154 trains de grandes lignes, et que les autres trains, c'est-à-dire près des deux tiers, assurent un service que l'on peut appeler métropolitain. Ces trains ne vont jamais à plus de 20 ou 30 kilomètres de distance de la gare de Charing Cross. Or, vous savez que la ville de Londres et sa banlieue ont une population égale à celle de la Belgique tout entière; par conséquent, des trains qui ne vont pas au delà d'une distance de 20 ou 30 kilomètres sont, en réalité, des trains métropolitains. C'est ainsi qu'à la gare de Charing Cross, des trains arrivants deviennent trains partants quelques minutes à peine après leur entrée en gare; on attelle la locomotive et le train s'en va pour l'excellente raison qu'il a immédiatement le nombre de voyageurs voulu pour le départ. Nombre de trains à rebroussement à Londres repartent ainsi deux minutes seulement après leur arrivée en gare.

Un système semblable n'est pas possible à la gare du Nord. Les trains que nous avons au Nord sont tous ou à peu près tous des trains allant au loin et non pas des trains métropolitains. Une fois entrés en gare, ils doivent y séjourner un certain temps et presque toujours être ramenés à la gare de formation avant de repartir, parce que le nombre de voyageurs ne justifie pas, en règle général, leur départ immédiat.

Je le répète, on a donc induit en erreur d'un peu plus de 50 %, en ce qui concerne le chiffre du mouvement et, en second lieu, on a montré en comparant deux exploitations qui ne se comparent pas, qu'on ne connaît pas l'A, B, C de ce que c'est qu'une exploitation de gare de chemin de fer.

M. de Broqueville avait pleinement raison.

* * *

Le mode d'exploitation d'une gare par des trains en navette n'est pas un mode que l'on crée systématiquement, au gré de ses désirs.

Il naît de la force même des choses, des circonstances, de la nature du trafic, et nullement des exigences intérieures d'une station d'about.

Nous ne parlerons pas de Berlin où les services urbain et suburbain sont assurés de façon exceptionnellement heureuse par des trains dont la circulation est continue dans la ville et à la périphérie grâce au chemin de fer de ceinture circulaire et à la ligne diamétrale.

* * *

Mais il est deux villes, deux grandes capitales que nous connaissons tous, où le mode d'exploitation des trains en navette est pratiqué dans une très large mesure : Paris et Londres. Il y est appliqué dans presque toutes les gares.

Nous avons signalé déjà qu'à la gare de Paris-Nord il existait, depuis 1899, 28 voies à quai. Au moment où il fut décidé de porter le nombre des voies de 18 à 28, le mouvement total des voyageurs n'était que de 15 millions (1) par an dont 5 millions seulement dépassaient la banlieue de Paris ou arrivaient d'au-delà de Pontoise, Creil, Beauvais ou Soissons.

On peut ainsi se rendre compte de la part réduite, que, dans le mouvement total de 15 millions de voyageurs avait le trafic des trains à grands parcours qui seuls donnent lieu dans une gare terminus à d'importantes manœuvres et à de grandes sujétions.

Les trains de grande banlieue et de petite banlieue qui assurent le service des *deux tiers* du nombre total des voyageurs ne subissent dans la gare terminus ni manœuvres, ni garages et, à peine entrés ils repartent aussitôt de la même voie.

Nous ne possédons de renseignements qu'au sujet du service d'avant-guerre, mais il est permis de supposer qu'il n'a pas depuis subi de modifications essentielles.

A cette époque, le service des trains à grand parcours, de et vers Chantilly ou Soissons, était assuré depuis 1899 par un groupe de voies à quai au nombre total de 19, soit les *deux tiers* du nombre total des voies de la gare pour assurer le *tiers seulement* du mouvement total des voyageurs.

Les deux autres tiers du mouvement, services de petite et de grande banlieue étaient assurés au moyen des 9 voies restantes dont 4, abritées sous une gare latérale, réservées aux trains-tramways et aux trains de ceinture.

En dehors du garage de quelques rames après la cessation du service, il ne se faisait à Paris-Nord d'autres garages que ceux des grands trains venant de Chantilly ou de Soissons qui sont remisés à quelque distance de la gare, au Landy.

35 trains seulement étaient ainsi envoyés au garage pendant les heures de service.

* * *

La gare de Saint-Lazare est surtout affectée aux trains suburbains, le service

---

(1) Pendant l'année 1900, époque de la grande Exposition le mouvement total des voyageurs a été de 20 millions arrivée et départ réunis.

des grandes lignes ne représente qu'une part très minime dans le mouvement total des voyageurs.

Bien que de construction assez récente et très admirée naguère pour ses vastes installations, la gare est, depuis vingt cinq ans, reconnue insuffisante. Des travaux de transformation sont en cours, d'autres sont décidés ou à l'étude.

L'énorme mouvement des voyageurs de la gare Saint-Lazare, (40 millions à l'époque d'où datent nos renseignements) se scinde dès la station des Batignolles et, des 13 millions d'un premier courant secondaire, 4 millions ne dépassent pas la place Pereire et 4 millions la porte Maillot. C'est à peine si un nombre infime dépasse la station d'Auteuil.

Sur les 27 millions du faisceau primitif qui poursuivent, au delà de la station des Batignolles, leur route sur la grande ligne, 10 s'arrêtent à Asnières et à Colombes où le reste se subdivise en groupes à peine perceptibles.

Ainsi, à quelques kilomètres de Paris, à Auteuil d'une part, à Colombes, d'autre part, *six dixièmes* des voyageurs de la gare Saint-Lazare ont atteint leur but, trois autres dixièmes ne dépassent pas Versailles, Saint-Germain et Maisons-Laffitte.

En résumé, *un dixième* seulement des voyageurs arrivant à Saint-Lazare ou en partant, soit 4 millions de voyageurs par an, effectuent des parcours en dehors de la grande banlieue de Paris.

Les 25 voies accostables des quais sont divisées en deux groupes nettement distincts.

Les voies du service des grandes lignes qui ne comporte cependant qu'un mouvement total annuel de 4 millions de voyageurs, sont au nombre de 9, accostables des quais, plus 5 voies intercalaires destinées au dégagement des machines ou au garage des rames.

Le mouvement des voyageurs de banlieue, au total de 36 millions par an, est assuré par un groupe de 16 voies, accostables des trottoirs. Cette partie de la gare fonctionne en quelque sorte comme une gare de passage pour les trains de banlieue de manière à réduire à un minimum la durée de stationnement des trains dont la composition ne doit être modifiée en gare que dans des cas tout-à-fait exceptionnels.

Pendant le temps strictement nécessaire à la montée et à la descente des voyageurs on décroche la machine de tête qui se trouve à l'extrémité du cul-de-sac de la voie d'arrivée; une autre machine, en réserve sur une voie voisine, s'attelle à la queue du train et l'emmène, puis la première machine se dégage.

Ce service extrêmement simple et qui n'exige que quelques minutes entre l'entrée et la sortie d'un train augmente dans une très large mesure la capacité utile de la gare des trains de banlieue,

Nous pourrions pour Paris, multiplier ces exemples, citer les gares de l'Est, d'Orléans, de P.-L.-M., de Vincennes, de Montparnasse, des Moulineaux, etc.

* * *

Puisque l'Exposé des motifs invoque l'exemple de la gare de Liverpool Street, à Londres, nous dirons ce qu'est et comment se fait le service des gares de Londres.

Nous avons rappelé déjà ce qu'en disait M. de Broqueville pour la gare de Charing Cross. Le cas est caractéristique et constitue en quelque sorte un type de l'exploitation de la plupart des gares de Londres.

La station de *Liverpool street* du Great Eastern, située dans la Cité, doit à sa situation d'être, pour le service des voyageurs, la plus importante de Londres. Elle comprend 20 voies pour le service des voyageurs, dont 8 voies affectées au service des grands trains, les autres sont affectées au service des trains *suburbains*.

L'Exposé des motifs, en citant comme modèle la gare de Liverpool street, omet de signaler cette caractéristique essentielle que la gare dessert principalement un service *suburbain*.

Le nombre total des trains reçus ou expédiés par jour était, en 1921, de 1090. De ce nombre, 931 étaient des trains ne desservant que la banlieue, 159 de grandes lignes, soit 15 °/₀ seulement du nombre total des trains, alors qu'à Bruxelles il est de 100 °/₀.

Le rapporteur de la Section centrale au contraire, en indiquant la capacité de trafic exceptionnelle de cette gare, invoque la faible durée de séjour dans la gare d'un train *suburbain* qui peut en repartir six minutes après son arrivée, de sorte que dit-il, pendant les heures de fort trafic, une voie suffit à un train toutes les trois minutes et à 20 trains par heure.

Tous les trains *suburbains* entrés sur une voie en repartent immédiatement après. Au contraire, *et tout comme à Bruxelles*, les trains à grand parcours arrivant généralement le matin pour ne repartir qu'au cours de l'après-midi ou même le soir, sont garés à Stratford ou à Tottenham respectivement à 4 et 5 milles de distance.

Les rames des trains *suburbains* restent en général remisées la nuit sur les voies de la gare et en repartent le matin de très bonne heure, généralement à vide, vers la banlieue pour servir aux premiers trains amenant les employés et les ouvriers à la ville.

Le nombre des trains en temps ordinaire est de 1,100 par jour.

Ce qui rend possible un trafic si intense avec des installations aussi réduites, c'est : 1° que la gare assure principalement un service *suburbain*, dans un rayon de 20 à 30 kilomètres seulement de la Cité et 2° que l'intensité et surtout la constance du mouvement des voyageurs permet le va-et-vient continu de trains dont, à toute heure, la clientèle est assurée par les relations incessantes entre la Cité et sa banlieue qui n'en est en somme que le développement.

N'oublions pas que Londres est une ville immense au périmètre assez mal défini, d'une superficie quadruple ou même quintuple de celle de Paris et qui possède une population de 7 millions et plus d'habitants.

L'activité et le mouvement y sont énormes et se concentrent en quelque sorte pendant le jour dans cet espace restreint qu'on appelle la Cité. Il ne faut donc pas s'étonner qu'à toute heure des trains en mouvement continu soient nécessaire pour assurer les relations entre la périphérie et le cœur de la ville. C'est là ce qui a fait non pas *inventer*, mais réaliser tout natnrellement et développer au fur et à mesure des besoins, sans cesse croissants, le service de trains en navette à mouvement non interrompu, pour ainsi dire.

* * *

Plus caractéristique encore à ce point de vue est la gare de *Broad street* qui est accolée à la gare de Liverpool street.

Cette gare est tout particulièrement intéressante parce qu'elle assure sur un emplacement très restreint, l'un des plus forts trafics de Londres. Le mouvement des trains à l'entrée et à la sortie est de plus de 800 par jour, alors que la gare ne comprend en tout que 8 voies.

Le nombre des voyageurs arrivant en cette station ou en partant est de 25 millions par an et il est resté pour ainsi dire constant pendant des dizaines d'années.

Cette densité inouie de trafic n'est possible que par l'exploitation exclusivement en navette des voies de la gare. Tout train entré sur une voie en repart immédiatement après. Quelques rares trains du matin, à l'heure du fort afflux vers la cité et qui ne trouvent pas leur utilisation immédiate vers la banlieue sont seuls envoyés au garage, à 5 milles environ de la gare.

L'utilisation des voies est d'une intensité inégalée. Un train entré repart 4 minutes après son arrivée et même le matin, aux heures de fort trafic, cet intervalle est encore réduit.

D'autres exemples pris dans les gares de Londres seraient encore à citer, mais nous pensons que ceux des trois gares dont nous avons parlé suffiront pour établir les convictions.

* * *

M. de Broqueville avait donc grandement raison de dire, que, en donnant l'exploitation en navette de Londres en exemple de ce qui devrait se faire à Bruxelles, on comparait deux exploitations qui ne sont en rien comparables.

* * *

L'Exposé des motifs invoque l'exemple des trains-blocs à l'appui de son système. C'est une nouvelle défaite, car on ne peut d'aucune façon comparer le cas unique des trains-blocs de Bruxelles-Anvers au service des trains en navette organisé dans les différentes gares de Londres et de Paris.

Nous avons vu que la durée d'attente entre l'arrivée et le départ d'une rame était de 6, 4 et même 3 minutes seulement. Il en est tout autrement pour les trains-blocs dont la durée de stationnement à Bruxelles-Nord est de 38, 40, 41, 43, 47, 51 minutes et même 1 heure 7 minutes. Nous passons sous silence le dernier train-bloc avec retour, à la fin de la journée, dont la durée de stationnement est de 2 heures.

Pendant tout ce temps les trains-blocs occupent la voie de réception en gare.

Le tableau suivant donne pour les dix trains-blocs de la journée les heures d'arrivée à Bruxelles-Nord et les heures de départ :

Trains-blocs.

Heures d'arrivée à Bruxelles-Nord.

	8.37	9.56	12.2	13.42	15.3	16.15	17.44	19.8	21.16	22.21
N°s	220	226	232	242	248	254	262	272	284	286

Heures de départ de Bruxelles-Nord.

7.26	9.28	10.34	13.09	14.25	15.43	17.10	18.25	19.55	23.24
N°s	225	233	241	245	251	263	269	279	

Durée d'attente.

51′	38′	67′	43′	40′	55′	41′	47′
		1.7					

On est loin de la très courte occupation de 3, 4, 6 minutes par les trains en navette cités en exemple.

C'est une véritable légende qu'on a essayé de créer autour des trains-blocs. Aucune comparaison n'est possible, aucune assimilation ne saurait être faite.

* * *

Dans le mouvement de plus de 300 trains par jour entrant à Bruxelles-Nord ou en sortant, les dix trains-blocs dans chaque sens qui font le trajet entre Bruxelles et Anvers ne représentent qu'une fraction de trafic infime, négligeable, sans influence aucune sur la marche générale du service.

Le cas des trains-blocs à fréquence quelque peu marquée, invoqué à tort, est d'ailleurs unique. La capitale belge n'a pas autour d'elle d'agglomération suburbaine à population dense qui puisse, comme à Paris et à Londres, fournir pendant toute la durée du service, un trafic presque ininterrompu de trains à parcours de 20 ou 30 kilomètres seulement.

On peut dire qu'en tenant compte de l'étendue des capitales et de l'importance de leur population, le service effectué par les trains en navette de Paris et de Londres correspond à celui que font entre le cœur de Bruxelles et les faubourgs éloignés d'Uccle, Jette, Vilvorde, Anderlecht, Boitsfort, etc., les voitures des tramways qui arrivées à l'extrémité de leur parcours rebroussent et repartent aussitôt. Ce service répond aux besoins de la population et ne pourrait être assuré par des trains de chemin de fer.

Le trafic des gares de Bruxelles, et en particulier de Bruxelles-Nord, est constitué de trains à grands parcours allant bien au delà de la banlieue et, pas

plus à Bruxelles que dans les gares de Londres et de Paris, il ne peut leur être appliqué la mesure générale d'une exploitation en navette.

Si l'on recherchait autour de Bruxelles une ligne de chemin de fer ayant, comme les lignes de la banlieue de Londres et de Paris, le caractère de ligne suburbaine, on ne trouverait guère que la ligne de Tervueren dont on peut dire que le trafic est presque nul. Les cinq trains dans chaque sens qui la desservent et qui d'ailleurs naissent et meurent aujourd'hui à Bruxelles (Quartier-Léopold), suffisent et même au-delà à tous les besoins de la population. L'existence des tramways les rend presque inutiles.

C'est donc un rêve, une utopie de prétendre dégager la gare du Nord par l'adoption d'un système généralisé d'exploitation en navette suivant l'exemple cité de Liverpool street.

Si l'on veut améliorer les communications par chemin de fer dans l'agglomération bruxelloise, c'est à un métropolitain qu'il faut avoir recours. La Jonction loin d'y faire obstacle en favoriserait l'établissement.

Aucun des Ministres qui ont précédé l'honorable M. Neujean, n'ignorait ce mode d'exploitation en navette qui, pas plus aujourd'hui qu'hier, ne saurait être considéré comme un remède à l'encombrement de nos gares de Bruxelles.

On se demande comment on a pu y songer!

C'est une preuve nouvelle de l'indigence d'argumentation des adversaires de la Jonction.

* * *

Le troisième moyen « d'augmenter la capacité d'une gare » dit l'Exposé des motifs, « c'est l'emploi des machines-tenders qui évitent l'obligation d'envoyer les locomotives à la plaque tournante ».

La Section centrale a demandé (question 7) combien nous possédons de machines-tenders.

D'après la réponse du Gouvernement, « nous » possédons *deux* locomotives-tenders du type 13 utilisées pour la remorque des trains-blocs entre Bruxelles et Anvers ».

Il est clair qui si l'usage pouvait en être étendu, nous devrions en avoir davantage. Il faudrait tout un parc de ce matériel nouveau. Cette acquisition demanderait de grands débours, mais on n'en parle pas. Il faudra acquérir dans le système de la Jonction une vingtaine de tracteurs électriques pour le parcours de la Jonction et d'aucuns en font un grief à ce système.

Il faudrait bien plus de tracteurs nouveaux dans le système de l'Exposé des motifs, mais on n'en parle pas. C'est cependant une dépense que le maintien des gares à rebroussement rend nécessaire.

Dans le système de la Jonction, on pourra réduire considérablement le nombre des locomotives dont l'emploi est nécessaire pour l'exploitation de nos gares en impasse.

Qu'on fasse le compte des dépenses et des économies. Le solde est évidemment en faveur de la Jonction.

* * *

Au Nord français cité par l'Exposé des motifs, les machines-tenders ne sont utilisées que pour des trains desservant la banlieue immédiate de Paris. Elles ne pourraient servir à la remorque de grands trains à grands parcours.

Et puis ces machines n'en échapperont pas moins aux manœuvres nécessaires pour les faire passer d'un bout à l'autre des trains.

L'Exposé des motifs est sobre de détails sur la pratique du système qu'il préconise. On ne pourrait croire cependant qu'il puisse être question de faire pousser les trains par ces locomotives.

Le seul avantage à réaliser est donc la suppression de l'envoi de la machine à la plaque tournante. Il est compensé largement par les inconvénients du système.

CHAPITRE X

Objection tirée de la nécessité de retirer le moteur à vapeur à l'entrée de la Jonction.

L'Exposé des motifs n'a pas voulu se borner à démontrer que la Jonction est inutile. Il va plus loin : il affirme que l'exploitation en sera vicieuse, et conclut en ces termes :

> Dans ces conditions d'exploitation, toute l'économie du projet, tel qu'il a été exposé, est détruite. Et une « gare de passage » appelée à fonctionner dans ces conditions, ne donnera pas un rendement supérieur à une gare à rebroussement comprenant le même nombre de voies.

Pour justifier cette affirmation audacieuse, l'Exposé des motifs invoque les conséquences à résulter de la *nécessité de retirer le moteur à vapeur à l'entrée de la Jonction;* il s'exprime ainsi :

> Les enquêtes sur les résultats des expériences faites à l'étranger et les consultations de spécialistes ont amené l'Administration à reconnaître que l'aérage du tunnel et de la halte centrale ne pouvait être obtenue dans de bonnes conditions, même en laissant la locomotive inactive et en encapuchonnant la cheminée, et qu'il fallait renoncer définitivement à faire traverser la Jonction par des moteurs à vapeur.

Nous nous demandons comment il est possible de renseigner aussi inexactement le Parlement ?

Que M. le Ministre nous permette de le constater : cette affirmation est catégorique, elle constitue la base de toute son argumentation d'ordre technique. Or, elle n'est pas fondée!

Nous ne pouvons que le prier de communiquer à nos collègues les avis officiels de *l'administration* où celle-ci aurait acté qu'il fallait renoncer définitivement à faire traverser la Jonction par les moteurs à vapeurs ne travaillant pas.

Cette affirmation est en telle contradiction avec tout ce que nous savons, que nous ne pouvons y voir que le résultat d'une information incomplète ou inexacte.

Il est utile de rappeler ce que seront les tunnels de la Jonction, quelle sera la longueur de leurs deux sections et les précautions tout exceptionnelles qui seront prises pour en assurer l'aérage naturel.

La note de 1909 dit à ce propos :

Rappelons tout d'abord que la partie de Jonction en tunnel ne s'étend que sur une longueur totale en chiffre rond de 1,800 mètres, divisée en deux tronçons, l'un de 1,100 mètres, le second de 700 mètres. Ces deux tronçons sont séparés par la halte centrale à ciel ouvert, vaste et claire et qui aura — comparaison intéressante — la superficie de la Grand'Place de Bruxelles.

La durée du parcours sera de deux minutes environ pour le premier tronçon, d'une minute seulement pour le second.

La traction des trains se fera, nous l'avons signalé déjà, au moyen de moteurs électriques s'attelant en tête des locomotives à vapeur dont les cheminées seront encapuchonnées pour éviter tout dégagement de fumées ou de vapeur dans le parcours de la Jonction.

. . . . . .

Cette disposition, si favorable, sera complétée par de vastes baies d'aérage intermédiaires par lesquelles l'air et la lumière pénétreront dans le tunnel. Un de ces regards sera établi dans le mur de soutènement du boulevard Botanique, du côté du Jardin, un autre au droit de la rue des Sables, un troisième rue de Berlaimont. Dans le bloc de maisons compris entre la rue Pachéco et la rue de Schaerbeek, la ligne pourra être découverte sur une vingtaine de mètres.

La première partie du tunnel sera ainsi en communication avec l'air et la lumière extérieurs de 200 en 200 mètres environ, c'est-à-dire toutes les 20 secondes pendant la marche du train.

La seconde partie, de la halte centrale à l'église de la Chapelle, sera de même divisée en deux tronçons par une vaste baie d'aérage.

. . . . . .

Toutes les dispositions seront ainsi prises pour que l'atmosphère du tunnel ne soit point viciée et puisse être renouvelée constamment.

Le court séjour que les voyageurs y feront ne présentera ainsi aucun des inconvénients que l'on redoute à cause d'une assimilation inexacte avec d'autres chemins de fer souterrains.

Déjà cette situation n'est en rien comparable à celle qui existe sous nos yeux mêmes au chemin de fer de ceinture Est de Bruxelles, vers le Quartier Léopold. Il y a, notamment, entre la chaussée de Haecht et l'avenue Bertrand, une section de tunnel ininterrompue de bien près de 400 mètres de longueur sans aucune ouverture de ventilation ou même de simple aérage. Et cependant il y passe de nombreux trains, tant de marchandises que de voyageurs, à leur charge maximum, qui à grands coups de vapeur et de fumée gravissent péniblement les rampes fortes de la Ceinture.

*
* *

La situation sur la Jonction ne sera en rien comparable non plus à celle qui existait naguère au chemin de fer souterrain de Londres où chaque jour des centaines de trains parcouraient à des intervalles de 3 minutes pendant les heures de fort trafic le tunnel unique de l'*Underground* qui en bien des endroits, était ininter-

rompu sur des kilomètres de longueur sans autre moyen d'aérage que de rares et minuscules soupiraux espacés de loin en loin. Certes l'atmosphère y était, principalement dans les stations, pénible à respirer, mais aussi quelle différence du tout au tout, entre cette situation et celle qui serait créée à Bruxelles, même si la traction se faisait à la vapeur.

Mais il y a mieux. On s'occupe actuellement de la construction du chemin de fer Schaerbeek-Hal. Cette section comporte un tunnel de 1700 mètres, beaucoup plus long que chacun des tunnels de la Jonction.

La Section centrale a demandé comment se ferait la traction, à la vapeur ou à l'électricité?

Le Gouvernement a répondu qu'elle se ferait à la vapeur et aucune crainte n'a été formulée quant à la situation qui se produirait dans le tunnel.

Ceci montre quelle valeur il faut attribuer aux objections faites à la Jonction.

Pour un tunnel de 1,700 mètres de long on ne trouve aucune difficulté à l'emploi de la vapeur, mais pour un tronçon de 1,100 mètres et un autre de 700 mètres on déclare que le passage de locomotives à vapeur *inactives* est intolérable.

* * *

Faut-il dire que Bruxelles n'est pas la seule ville au monde où le chemin de fer passe en tunnel sur une partie de son parcours?

Nous avons cité plus haut Londres et son réseau souterrain.

Nous dirons ce qui se fait à Baltimore.

A Edimbourg le *Nord-British* a un tunnel d'environ 900 mètres de longueur. La ligne est à deux voies. Il y passe 124 trains par jour.

A Bâle deux tunnels de 800 et de 286 mètres se suivent. Ils livrent passage à 67 trains par jour. A Lyon, de Lyon-Vaise à Lyon-Perrache, le tunnel a 2,175 mètres de longueur. La ligne est à double voie. Il y passe par jour 45 trains de voyageurs et 55 trains de marchandises. L'aérage est effectué par quatre puits espacés de 380-210 et 640 mètres.

Ces puits ont quatre mètres de diamètre et 68 à 70 mètres de hauteur.

A Lisbonne il y a un tunnel de 2,600 mètres.

A Lausanne également.

* * *

Il n'est pas inutile de remarquer que le jour où les lignes voisines de la capitale seront exploitées à l'électricité les locomotives à vapeur disparaîtront, mais il est nécessaire de dire pourquoi on a recours sur la Jonction à des tracteurs électriques supplémentaires.

Si le Gouvernement a recherché pour la traction des trains sur la Jonction un autre mode que la vapeur, ce n'est pas à raison des inconvénients *qui pourraient résulter du passage de 200 trains par jour dans chacun des trois tunnels* de Jonction subdivisés, ainsi que nous venons de le rappeler, par d'énormes baies d'aérage, en tronçons d'à peine 200 mètres de longueur.

Si les Commissions de 1901 et après elles le Gouvernement se sont prononcés

en faveur d'un autre mode de traction ce n'est pas parce que l'atmosphère des tunnels l'eût exigé, mais c'est surtout à raison des parties *aériennes* du tracé où la ligne borde en plusieurs points les habitations riveraines et traverse en surélévation des rues où la vapeur et la fumée dégagées eussent incommodé les habitants des maisons attenantes ou les passants dans les rues traversées.

Le séjour des voyageurs dans la halte centrale eût été rendu également désagréable.

Une partie des trottoirs de la halte se trouvera engagé sous les voûtements qui en couvrent les extrémités aux endroits où précisément stationneront les moteurs. Les cheminées de ceux-ci se seraient trouvées à une assez faible distance de ces voûtements et il est évident que les fumées et la vapeur émises lors de la remise en marche des trains auraient été rabattus sur les trottoirs de la halte, et en auraient rendu le séjour désagréable pour les voyageurs.

Ce sont là les considérations déterminantes et les seules qui ont fixé le choix du mode de traction et non les conditions atmosphériques du tunnel convenablement assurées grâce aux sectionnements de faible longueur qui étaient décidés.

*
* *

La Commission de 1901 signalait le mode de traction adopté dans un tunnel de Baltimore, et dans la séance du Sénat du 20 août 1903, M. le Ministre Liebaert annonçait qu'il était plus qu'infiniment probable que la traction se ferait par des moteurs spéciaux *attelés en avant de la locomotive ainsi que cela se pratique déjà à Baltimore.*

C'est le mode de traction qui, depuis cet époque, n'a cessé d'être envisagé, la la note de 1909 l'a rappelé.

Dans son remarquable exposé du 15 mars 1911, M. le Ministre de Broqueville exposait ce mode de traction et les avantages, tant au point de vue économique qu'au point de vue de la vitesse qui doivent en résulter :

Dans le tunnel du chemin de fer Baltimore-Ohio, sous la ville de Baltimore, 5 kilomètres 8 millimètres de rampe par mètre, le système est identique à celui qui sera employé sur la Jonction Nord-Midi. De très puissantes locomotives électriques enlèvent tous les trains, y compris leurs machines à vapeur, trains de marchandises et trains de voyageurs.

Enfin, au point de vue de la dépense, le cas particulier de la Jonction Nord-Midi, avec gare centrale, présente un côté favorable à la remorque électrique. A moins de quatre minutes d'intervalle, chaque train est démarré deux fois. Or, dans la traction à vapeur, chaque démarrage, nécessitant un réchauffage des cylindres, des tiroirs et des conduites, occasionne une perte en vapeur et une perte de temps. Au contraire, la traction électrique se caractérise par la promptitude des démarrages (1).

Il sera possible d'atteindre, entre deux gares, vers le milieu du trajet, une vitesse notablement plus grande que la moyenne, puis de laisser courir le train sans courant sur le reste du parcours.

La quantité de charbon consommée à l'usine génératrice ne sera pas plus élevée que celle qu'auraient consommée les locomotives à vapeur des trains.

L'usure mécanique générale des moteurs électriques et des machines à vapeur traînées ne sera pas plus coûteuse que celle de ces dernières exerçant des efforts de traction.

On peut donc dire que l'addition de remorqueurs électriques n'augmentera pas les frais

(1) Au repos les moteurs absorbent un très fort afflux de courant qui, pendant quelques secondes, permet d'en accroître grandement la puissance instantanée.

de traction, tandis qu'elle épargnera les frais quotidiens d'aération et le coût de premier établissement de cette dernière, dépense d'installation remplacée utilement par le coût d'acquisition des moteurs électriques.

Ainsi, sur la Jonction projetée et moyennant son intense trafic, la remorque électrique des trains se justifie économiquement en toute hypothèse : tunnel continu ou discontinu.

* * *

L'Exposé des motifs ne recule pas devant l'affirmation que les enquêtes sur les résultats des expériences faites à l'étranger et les consultations des spécialistes ont amené l'*Administration* à reconnaître qu'il fallait renoncer définitivement à faire traverser la jonction par les moteurs à vapeur.

Encore une fois ceux qui ont documenté M. le Ministre l'ont fait non plus seulement de façon incomplète, mais cette fois, pensons-nous, *de façon inexacte, absolument contraire à la réalité des faits*.

Il est connu, en effet, que peu de temps avant la guerre, le Comité de direction des chemins de fer a cru devoir s'occuper du mode de traction pour la Jonction, et comme le système envisagé provoquait des réserves de la part de certains membres, il fut décidé de faire une enquête au sujet de ce qui se faisait à l'étranger et, notamment, à l'un des tunnels de Baltimore.

Or, le résultat de cette enquête a été précisément *l'inverse de celui que les informateurs de M. le Ministre lui ont fait acter dans l'Exposé des motifs*.

Cette enquête fait constater qu'ainsi qu'on le propose pour la Jonction, les locomotives à vapeur des trains, tant de voyageurs que de marchandises, qui doivent parcourir le tunnel de la Compagnie de Baltimore et Ohio, qui traverse toute la ville de Baltimore, *restent attachées à leur train* et sont remorquées par des locomotives électriques s'attelant en tête.

Fait essentiel à noter et qui montre combien les conditions sont autrement défavorables à Baltimore qu'elles ne le seront à Bruxelles, le souterrain à parcourir à plus de *2,200 mètres de longueur sans interruption ni ouverture aucune* et il est en rampe forte de 8 millimètres, tandis que les faibles tronçons de 200 mètres du tunnel qui est projeté à Bruxelles n'auront que des rampes courtes de 3 millimètres alternant avec des pentes et des paliers successifs.

A l'extrémité de ce long souterrain de Baltimore, les trains montants ne s'arrêtent même pas pour détacher le moteur électrique. La marche du train est ralentie à la sortie du tunnel, le moteur électrique est détaché grâce à un mécanisme spécial et, accélérant sa vitesse, il va directement se garer sur une voie spéciale, pendant que le train continue *sa marche sous la remorque du moteur à vapeur*.

Remarquons cette dernière particularité tout à fait caractéristique. La locomotive à vapeur, dont pendant la traversée du tunnel on n'a ni attisé ni chargé le feu, se trouve, à la sortie du souterrain, en état de faire seule la remorque même d'un train lourd de marchandises.

Notons encore qu'à la sortie immédiate, tant de Bruxelles-Nord que de Bruxelles-Midi, les lignes à aborder par les trains au départ sont toutes ou plates ou à pentes faibles, à la seule exception de la ligne de Bruxelles à Luttre.

Les conditions y sont donc exceptionnellement favorables pour que, à l'issue de la jonction et le moteur électrique détaché, la locomotive à vapeur puisse immédiatement, après un court arrêt dans la station de sortie, reprendre la remorque de son train.

Aussi, le Comité de direction n'a-t-il pas hésité à déclarer d'accord avec les fonctionnaires mêmes qui avaient précédemment formulé des réserves, qu'on pouvait, pour la Jonction, adopter le mode de traction de Baltimore, c'est-à-dire maintenir la locomotive à vapeur au train sous la seule réserve qu'à la différence de ce qui avait été projeté d'abord, la cheminée n'en serait pas encapuchonnée et que les feux n'en seraient pas couverts, ce qui constitue une notable simplification de la manœuvre d'abord projetée.

C'est la seule modification aux dispositions annoncées dès avant 1909 que les enquêtes faites à l'étranger ont pu amener l'administration à adopter, et elle est tout à l'avantage du projet de Jonction.

Comment peut-on, dès lors, expliquer l'affirmation toute contraire de l'Exposé des motifs?

* * *

On a pu discuter les opinions et les vœux émis par les commissions successives et d'après lesquels les précédents Ministres ont formé leur conviction. On n'a jamais pu les convaincre d'inexactitude flagrante dans des affirmations formulées par elles et touchant des faits matériels.

N'est-ce pas, une fois de plus, la preuve que les renseignements erronés que nous relevons eussent été évités, si, comme autrefois, une commission régulière eût été chargée d'examiner la question et de documenter le Ministre et le Parlement?

Les prémisses posées sont donc inexactes et, dès lors, toutes les conséquences que l'Exposé des motifs prétend en tirer contre la Jonction s'évanouissent.

Il n'est donc pas exact non plus que l'immobilisation des voies sera, en fait, *sensiblement comparable* à celle dont on se plaint dans une gare à rebroussement telle que Bruxelles-Nord aujourd'hui.

De l'enquête faite, de l'avis formel de l'Administration, il résulte nettement que les conditions assujettissantes alléguées par l'Exposé des motifs n'existeront pas.

Dès lors, il ne reste rien de sa prétendue démonstration.

CHAPITRE XI

Le pont tournant de Laeken et la ligne de Bruxelles-Midi à Gand (Saint-Pierre).

Tout le monde connaît les entraves que le pont tournant de Laeken constitue pour la navigation. Le Jonction y remédiera dans une large mesure.

Mais l'Exposé des motifs affirme qu'en supposant la Jonction et la ligne de

Schaerbeek-Hal construites, il passerait encore sur le pont de Laeken 170 trains par jour, si l'on se base sur le trafic de 1914.

Pour que l'argument eût quelque poids il eût fallu que l'Exposé des motifs nous dît comment est établi ce nombre de 170, ce qu'il comprend et surtout, c'est le point essentiel, quel était le chiffre du trafic en 1914; alors la Chambre saura de combien de trains le pont de Laeken serait soulagé dans l'hypothèse de la réalisation de ces deux travaux. Jusque là le chiffre de 170 trains n'apprend rien.

* * *

Mais ce n'est pas seulement le nombre des trains qui franchissent le pont qui importe, c'est encore leur nature et la régularité de leur marche.

En se basant sur les horaires des trains, on a fixé trois ou quatre intervalles de la journée pendant lesquels, le pont de Laeken peut être ouvert pour la navigation.

Chacun sait combien la régularité de la marche des trains internationaux et des trains en correspondance à Ostende avec l'arrivée des bateaux de Douvres est aléatoire.

Leurs heures de passage dépendent d'une part de la marche des trains dans les pays voisins où ils effectuent de très longs parcours, qu'ils viennent de Bâle ou d'Allemagne; elles dépendent d'autre part de l'état de la mer et de la marche des bateaux qui font la traversée.

Pour ces raisons diverses la marche des trains internationaux allant de l'Ouest à l'Est ou inversément, est souvent irrégulière et nous savons dans quelle large mesure parfois elle subit des retards.

Or, quel que soit le retard, il faut que le passage de ces trains internationaux soit partout assuré au moment même où ils se présentent. Il se fait ainsi, en pratique, que des intervalles qui sont fixés pour l'ouverture du pont de Laeken, ne peuvent être mis à profit et que l'ouvrage doit rester fermé à la navigation pour assurer le passage d'un train international en retard.

C'est, on l'a signalé à maintes reprises, une nuisance grave pour le port de Bruxelles. Si nous ne nous trompons on aurait même dû naguère, pour ce motif, supprimer l'un des intervalles de passage.

* * *

L'Exposé des motifs dit que, pour y parer, la Société des Installations Maritimes étudie l'établissement d'un avant-port en aval du pont.

Nous savons que depuis 1897 cet avant-port est compris dans les projets d'ensemble. Mais quand sera-t-il réalisé? Personne ne pourrait le dire surtout si nous en croyons les informations toutes récentes qui ont paru dans la presse au sujet des difficultés d'ordre financier que rencontrerait l'exécution du projet.

D'autre part, quand il sera réalisé, des bateaux se rendant à Bruxelles devront encore passer le pont de Laeken. Sinon que deviendraient les installations

maritimes de Bruxelles? C'est la question que pose avec raison M. le sénateur Vinck :

Que deviendraient leurs entrepôts, leurs quais, leurs services de transport? On veut donc obliger à répéter tout cela dans un avant-port où devront s'arrêter tous les bateaux ne pouvant passer sous un pont fixe? Et toutes ces marchandises qui arrivent aujourd'hui jusqu'au centre de Bruxelles devront être ou transbordées à Haeren, ou transportées de Haeren vers Bruxelles par fer ou par eau. Économie?

*
* *

La construction de la ligne directe de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi combinée avec celle de la Jonction Nord-Midi procurait cet énorme avantage de soustraire de la circulation sur le pont de Laeken, tous les trains qui ne doivent pas faire arrêt entre Bruxelles et Denderleeuw. Le nombre en est certainement appréciable, mais ce qui est plus important, c'est que parmi ces trains sont compris tous les trains internationaux dont l'irrégularité de marche est une des circonstances les plus nuisibles à l'exploitation du port actuel de Bruxelles.

*
* *

La ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre n'est certes pas une conséquence de la Jonction Nord-Midi, mais elle en constitue un complément des plus heureux tant au point de vue de la circulation des grands trains, qu'elle soustrait à l'entrave du pont de Laeken, qu'au point de vue du port même de Bruxelles.

Elle eût pu ne pas être établie si le Gouvernement, pour la proposer aux Chambres, ne s'était inspiré des considérations d'ordre général qu'il a développées dans le projet de Budget extraordinaire pour l'exercice 1900. C'est à l'occasion de ce Budget que fut décrétée presque sans discussion la ligne directe projetée alors que la Jonction était encore discutée.

La note préliminaire déposée aux Chambres dit notamment :

Personne ne voudrait se résigner à croire que l'expansion de notre commerce et de notre industrie ait atteint son apogée. Les faits que nous venons de constater ne sont plutôt que l'indication d'une puissance de travail susceptible d'un développement en quelque sorte illimité, à la condition que les pouvoirs publics prennent soin de mettre à la disposition de l'activité nationale un outillage économique élevé à la hauteur de toutes les nécessités.

En pareille matière, la prudence consiste bien plus à dépenser utilement et à propos qu'à restreindre obstinément les dépenses extraordinaires; celles-ci, lorsqu'elles sont adéquates à des besoins réels et constants, ne tardent pas à être largement compensées par les avantages qu'elles procurent à l'ensemble de la Nation et, comme conséquence ultérieure, par l'accroissement des recettes du trésor public.

*
* *

Dans son très intéressant rapport sur le projet de Budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour l'exercice 1899 (Chambre des représentants, séance du 18 juillet 1899, document n° 263), M. Helleputte, tout en rendant hommage au Gouvernement, le conviait à marcher d'un pas plus décidé dans la voie où il s'est engagé; l'honorable rapporteur insistait sur l'absolue nécessité de vues d'ensemble en ce qui concerne notamment l'utili-

sation de nos voies navigables et de nos voies ferrées. Il définissait dans les termes suivants ce que devait être le Budget extraordinaire :

« L'Exposé des motifs du Budget extraordinaire fournirait chaque année au Gouvernement l'occasion de tenir les Chambres au courant, dans la mesure nécessaire, de la marche générale des travaux entrepris ainsi que de ses projets d'avenir.

Ce Budget prendrait ainsi son véritable caractère.

Il ne serait plus simplement l'énumération des faveurs accordées aux diverses localités du pays, mais l'affirmation des vues du Gouvernement quant au développement de l'outillage économique du pays.

L'intérêt général mis davantage en lumière, la portée du Budget extraordinaire serait mieux comprise; il attirerait davantage l'attention du Parlement et, par là même, le Parlement serait mieux disposé à seconder le Gouvernement dans l'exécution de ses projets proposés pour le bien du pays tout entier.

Au manque de vues harmoniques dont nous avons souvent souffert jusqu'à présent, à la timidité qui a fréquemment marqué nos entreprises, à la lenteur dans l'exécution, à l'absence de suite dans les idées, succéderaient la prévoyance, l'unité et l'ampleur des vues, la justesse dans la conception, la promptitude dans l'action ».

Les idées exposées par l'honorable M. Hellepute sont en concordance parfaite avec celles du Gouvernement. Aussi celui-ci n'a-t-il pas hésité à répondre à l'appel qui lui était adressé et il le fait avec une confiance d'autant plus absolue que le rapport sur le Budget extraordinaire de 1899 a rencontré, on peut l'affirmer, l'adhésion la plus complète de l'opinion publique et du Parlement.

* * *

C'est dans l'ordre des considérations qui viennent d'être rappelées qu'ont été conçues les propositions justifiées ci-après, et plus spécialement celles qui ont rapport à la construction d'une ligne directe de Bruxelles à Gand et du raccordement de Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi), à la concession d'un chemin de fer direct à traction électrique entre Bruxelles et Anvers, et à l'amélioration du réseau de nos voies navigables.

Et plus loin, dans les développements, le Gouvernement s'exprime ainsi :

On peut distinguer deux périodes dans l'histoire de l'exploitation du chemin de fer en Belgique depuis l'ouverture de la première ligne, en 1835, jusqu'à l'époque actuelle.

Durant la première période, les convois sont mixtes : voyageurs et marchandises sont remorqués par la même locomotive; les trains sont rares, leur allure est lente, les arrêts sont fréquents.

Peu à peu, en même temps que les lignes se multiplient, les moyens de traction se perfectionnent; l'usage du chemin de fer se répand, se généralise, devient bientôt un indispensable besoin; les départs espacés, les convois à l'allure pesante ne suffisent plus à l'impatience du public et au mouvement des affaires; la séparation du service des voyageurs de celui des marchandises s'impose. D'année en année, la clientèle augmente, les trains se pressent sur des lignes de plus en plus nombreuses, le service direct et par express s'organise et se développe.

Nous sommes arrivés aujourd'hui au dernier terme de cette seconde période. La trame serrée du railway enveloppe le pays tout entier comme un riche réseau d'artères où bat le pouls de notre activité industrielle et commerciale. Quelquefois même, ce pouls bat la fièvre : la circulation s'embarrasse par l'effet d'une véritable pléthore, et déjà, sur certaines lignes, le mal règne, peut-on dire, à l'état chronique.

Sans parler des dangers que cette situation entraîne au point de vue de la sécurité, — le moindre contretemps provoquant nécessairement une perturbation dans le service tout entier — il est apparent qu'elle constitue un obstacle à peu près infranchissable à tout progrès

en ce qui concerne la rapidité des communications, tant internationales qu'entre les principaux centres du pays même. Non seulement des retards se produisent à chaque instant en dépit de tous les efforts de l'administration, mais il devient impossible, sur la plupart de nos grandes lignes, soit de créer des trains nouveaux, soit d'accélérer la vitesse des trains existants en mettant à profit les derniers perfectionnements de la science.

A ce mal, il n'est qu'un remède : c'est l'établissement, à côté des lignes encombrées, de lignes latérales appelées à débarrasser les premières du trop-plein de leur trafic. Ainsi se poursuivra l'évolution progressive dont nous avons marqué les deux premiers termes : l'ancien réseau pourvoira principalement et sans heurt au service des voyageurs de banlieue et des marchandises, tandis que les lignes nouvelles, armées et exploitées, selon les progrès les plus récents en vue d'une circulation directe et rapide, seront affectées surtout au transport des voyageurs à grande vitesse.

Le gouvernement est décidé à aborder résolument l'exécution de ce programme.

C'est ainsi que le présent budget prévoit, à l'article 2 du tableau, un crédit pour la construction d'un chemin de fer direct de Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre) avec raccordement, à Denderleeuw, à la ligne Bruxelles-Alost, et que l'article 9 du projet de loi autorise le gouvernement à accorder la concession d'un chemin de fer direct à traction électrique entre Bruxelles et Anvers.

* * *

Ce sont ces considérations d'ordre général quant à l'exploitation d'ensemble du réseau, à la sécurité et à la régularité des trains et surtout des grands trains, à l'accélération de leur marche, à la possibilité d'augmenter leur nombre qui ont amené le Gouvernement à proposer et les Chambres à décider la création de la ligne directe Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi.

Cette ligne est prévue dans des conditions tout exceptionnelles en Belgique.

Elle est presque droite, ne présente que des pentes réduites et des courbes de très grand rayon, de 8,000 à 10,000 mètres, sauf à l'entrée de Bruxelles-Midi.

Elle ne comporte ni passages à niveau, ni stations intermédiaires.

La première moitié, la plus facile peut-être, entre Gand-Saint-Pierre et Denderleeuw est aujourd'hui seule exécutée. La dépense qui en est résultée ne doit pas être moindre que 35 à 40 millions de francs.

Pour l'autre partie, les acquisitions sont faites et quelques ouvrages d'art sont ou construits ou entamés.

Parmi ceux qui restent à construire figure un immense viaduc de grande hauteur au-dessus de la vallée de la Pede. Il ne doit pas avoir, si nos souvenirs sont fidèles, moins d'un demi-kilomètre de longueur. La dépense en sera énorme aujourd'hui.

Au total, on peut estimer le coût de la ligne à un minimum de 90 millions de francs si l'on tient compte de ce que, pour la première section, une bonne partie a été faite avant la guerre.

Si la Jonction ne s'exécute pas, la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre ne répond plus en rien au programme d'ordre général qui inspira naguère le Gouvernement et en a fait adopter le projet par les Chambres.

La note de 1909 le constate dans les termes suivants :

Nous croyons devoir ajouter ici une observation qui intéresse non pas seulement la population des deux Flandres, des villes d'Ostende, de Bruges et de Gand plus spécialement,

mais la population du pays tout entier dont les relations avec les Flandres et la côte maritime sont si importantes.

Le Gouvernement a proposé la création de la ligne directe de Bruxelles-Midi à Gand dans des conditions telles qu'elle puisse être parcourue par les trains les plus rapides et qu'elle puisse être exploitée à l'électricité.

Les Chambres ont été unanimes à approuver cette proposition et la ligne est actuellement en cours d'exécution.

Elle aboutit à la gare de Bruxelles-Midj. Les trains à grande vitesse qui la parcourront emprunteront ensuite la Jonction pour arriver au Nord et, de là, continuer vers Liége, Arlon, voire Anvers.

La ligne assurera ainsi un trafic des plus importants.

Mais à quoi servirait-elle si la Jonction n'était pas construite? A quoi servirait d'amener à grande vitesse les voyageurs d'Ostende, de Bruges et de Gand dans la gare de Bruxelles-Midi en impasse et sans grandes lignes de correspondance?

Faudrait-il les obliger à interrompre leur voyage, à traverser la ville et à reprendre ensuite au Nord des trains dont la correspondance ne serait pas assurée?

Evidemment non.

La ligne serait condamnée si elle n'était complétée par la Jonction Nord-Midi.

* * *

L'Exposé des motifs qui nous est soumis déclare, il est vrai, qu'il pourra en être tiré *un parti judicieux* pour l'amélioration des relations vers Gand et le littoral.

Mais puisque cette ligne sera soustraite à la circulation des trains internationaux, de quelle importance seront encore ces relations qui se borneront uniquement à celles de Bruxelles avec Gand et le littoral? Elles se borneront à l'organisation de quelques rares trains directs, principalement pendant la saison balnéaire, c'est-à-dire pendant une période de trois à quatre mois au plus par an.

On ne saurait prétendre que ce soit là tirer un parti judicieux d'une ligne en quelque sorte modèle, dont l'établissement aura coûté non loin de 100 millions de francs.

CHAPITRE XII

Dépenses à faire pour achever la Jonction.

Les adversaires de la Jonction ont basé leur opposition sur deux questions de fait : le coût du travail et la nécessité pour la ville de Bruxelles de mettre fin à la situation mauvaise où se trouve sa voirie.

Nous montrerons plus loin combien il serait facile de donner satisfaction à la capitale sans astreindre l'État à des dépenses.

* * *

L'Exposé des motifs invoque contre l'achèvement de la Jonction le « relèvement formidable » du prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

Vaut-il la peine de s'arrêter à ce prétexte? Est-ce que par hasard tous les travaux quelconques ne subissent pas les effets de cette hausse de prix?

Va-t-on ne plus entreprendre aucun travail, ne plus achever aucun travail commencé avant guerre?

Est-ce que notamment les travaux d'aménagement annoncés pour l'amélioration des gares en impasse du Nord et du Midi vont être exécutés aux prix d'avant-guerre?

En supposant que ce miracle puisse se produire il restera toujours que ces travaux coûteraient cher et ne rapporteraient rien à l'État, tandis que ceux de la Jonction, même exécutés aux prix forts seront pour l'État une source précieuse de recettes.

Ces brèves observations suffisent pour faire justice de l'argument de l'Exposé des motifs.

* * *

Examinons maintenant quelle est la somme qu'il faudrait réellement dépenser pour achever la Jonction?

A vrai dire cette dernière question n'a pas l'importance qu'on lui attribue. L'honorable M. Liebaert l'a ramenée à ses vraies proportions au cours de la séance du 3 août 1921 :

Messieurs, a-t-il dit, c'est la question financière dont se prévaut l'honorable M. Carpentier après l'honorable M. Bauwens. Les chiffres communiqués à la Chambre par M. le Ministre des Chemins de fer ne laissent pas que d'être impressionnants. C'est d'ailleurs uniquement pour cela qu'ils ont été produits.

Mais je fais toutes mes réserves, d'abord quant au chiffre de la dépense indiquée par M. le Ministre, ensuite quant au coefficient qu'il y applique.

La première réserve a déjà été formulée en partie par l'honorable M. Coppieters : c'est que, dans ce chiffre de centaines de millions, l'honorable Ministre des Chemins de fer impute à la Jonction une série de travaux qui ne lui sont pas directement inhérents, des travaux qui devront être faits en toute hypothèse, ou être remplacés par des travaux beaucoup plus coûteux, tel que le doublement, le triplement de la gare du Nord, dépense purement frustatoire, véritable dilapidation qui laisserait subsister le vice constitutionnel du réseau.

Je fais aussi mes réserves quant au coefficient, car, étant donnée la situation actuelle, l'exécution des travaux subséquents à la Jonction seront forcément retardés, et le coefficient d'aujourd'hui, qui est un coefficient de crise, s'atténuera ; les crises ne durent pas toujours.

Mais parlons un instant de finances.

Le Gouvernement a réussi à dépenser en trois ans 20 milliards au delà de ses recettes. Vingt milliards! quatre fois la dette que nous avons contractée en quatre-vingt-quatre ans pour nous constituer en nation indépendante et pour nous outiller, de manière à devenir une des principales nations économiques du monde.

Ces 20 milliards, outre les milliards représentés par les recettes ordinaires exceptionnelles et extraordinaires, il les a dépensés très placidement, sans sourciller, parce que telles étaient ses vues et sans même distinguer entre dépenses productives et dépenses improductives.

Mais maintenant qu'il veut sacrifier la Jonction Nord-Midi à un caprice déraisonnable et égoïste de la Ville de Bruxelles, il objecte la question financière, bien qu'il s'agisse d'un travail essentiellement productif.

Il y a là, de la part du Gouvernement, une attitude de partialité contre laquelle il faut

protester. L'objection financière est soulevée par le Gouvernement non pas pour elle-même, mais par un pur opportunisme. Il agite la question financière comme on ferait d'un épouvantail pour effrayer les étourneaux.

M. Bauwens. — Nous sommes donc des étourneaux ici au Sénat.

M. Liebaert. — Vous entendez bien qu'on se trompe en nous prenant pour tels.

M. le sénateur Vinck, intervenant dans le débat, appuya en ces termes la thèse de M. Liebaert :

Je dis que la formule des dépenses productives et improductives employée par M. Liebaert est absolument topique. En élargissant les gares du Nord et du Midi, vous effectuez des dépenses improductives, car vous ne faites pas faire un kilomètre de plus aux voyageurs.

M. Coppieters. — Et; de plus, ce n'est que du provisoire.

M. Vinck. — Parfaitement, c'est le tonneau des Danaïdes, car dix ans après avoir effectué cet élargissement, il faudrait de nouveau agrandir les gares pour répondre aux nécessités de l'intensité croissante du trafic et cela ne peut se faire qu'en les élargissant davantage, au prix de coûteuses expropriations.

*
* *

Ces considérations sont décisives. Il n'y a rien à y ajouter.

Au surplus tout le monde est d'accord quant à l'insuffisance dès longtemps démontrée de nos gares actuelles et à la nécessité d'y parer.

Dès lors il est tout à fait superflu de rechercher ce que l'une ou l'autre solution entraînerait de dépenses et de faire la comparaison du coût d'installations méthodiques, modernes, complètes, suffisant à tous les besoins d'un très lointain avenir, et du coût d'installations constituant un vulgaire rapiéçage momentané, insuffisantes, dangereuses à l'extrême pour la sécurité publique, nuisibles au plus haut point à l'aménagement rationnel et à la prospérité de tout un quartier de la capitale et qui, de plus, rend irréalisable le grand projet de boulevard de si haut intérêt pour l'embellissement de la ville, et la facilité des relations entre la capitale et ses faubourgs.

On ne met pas en balance le pratique et l'irréalisable.

*
* *

Mais nous ne voulons pas nous en tenir à ces considérations et nous croyons utile d'examiner le compte, dressé par l'Exposé des motifs, des dépenses à engager pour achever la Jonction.

Nous montrerons ainsi dans quel esprit ont été dressées les évaluations nouvelles, sur quelles données, parfois fantastiques, avec quel parti pris d'exagérer les charges à porter au compte de la Jonction.

*
* *

Tout d'abord une observation préalable. L'Exposé des motifs donne en deux colonnes, d'une part, les chiffres cités en 1920 par M. le ministre Poullet, d'autre

part, une estimation nouvelle des travaux encore à faire entre la rue des Palais et la rue Théodore Verhaegen.

Ces deux colonnes se résument en ces deux totaux :

24,000,000 d'une part et 47,000,000 de francs d'autre part.

Et l'Exposé des motifs conclut immédiatement : « *En d'autres termes, les chiffres cités par M. le Ministre Poullet doivent être à peu près doublés* ».

Nous n'avons évidemment pas à prendre la défense de M. Poullet qui, depuis la rédaction de l'Exposé des motifs, a repris place au banc du Gouvernement, mais il nous sera permis cependant de constater, après une lecture attentive, non seulement du discours du 1er juin 1920 à la Chambre invoqué par l'Exposé des motifs, mais encore du discours prononcé au Sénat, le 4 août 1920, que jamais M. le ministre Poullet n'a cité le chiffre de 24,000,000 comme montant des travaux restant à faire.

Nous trouvons, dans le discours du 1er juin 1920, cette déclaration : « D'après les évaluations, la dépense qui reste à faire pour achever les travaux de la Jonction Nord-Midi se chiffre par 29 millions » et, aussitôt après, M. Poullet en donne le détail dont le montant exact est de 29,031,630 francs.

Plus loin, il dit : « Au lieu de dépenser 29 millions... »

Au Sénat, le 4 août suivant, il dit aussi : « Je demande au Sénat de ne pas prendre la décision fatale de renoncer à un grand travail d'utilité publique qui, valeur de 1914, ne devait plus entraîner qu'une dépense de 29 millions, alors qu'environ 85 millions étaient déjà décaissés. » *Pas une seule fois, M. le Ministre Poullet n'a cité le chiffre de 24 millions de francs.*

Ce dernier est le résultat d'un calcul. Il avait vraisemblablement, dans la pensée de son auteur, l'avantage de pouvoir mettre en évidence cette conclusion sensationnelle : le travail coûtera à peu près le *double de ce qu'a dit M. Poullet : 47 millions au lieu de 24.*

Nous ne sommes pas, en cette affaire, les confidents de M. Poullet, mais nous ne doutons pas que si, pour établir le coût des travaux restant à faire, il s'est gardé de soustraire la somme de 5 millions, valeur des travaux déjà exécutés, c'est parce qu'il savait qu'il y avait à ajouter, à l'estimation première, les dépenses à résulter de travaux décidés depuis et qui contrebalancent la valeur des travaux déjà exécutés.

C'est donc bien 29 millions, au prix d'avant-guerre, qu'il restait à dépenser, dans la pensée de M. Poullet, pour les travaux à faire entre la rue des Palais et la rue Th. Verhaegen et non 24 millions.

* * *

Voyons comment, par contre, a été établi le montant de 47 millions qu'on lui oppose. La vérification des divers postes est évidemment impossible. Tout détail des sommes portées nous est inconnu, à l'exception d'un seul : le coût nouveau de l'aménagement de Bruxelles-Nord. Nous nous abstenons d'éplucher, poste par poste, le détail qui a été fourni à la Section centrale en réponse à la question n° 17. Nous nous arrêtons au poste 6 : Locaux de service.

L'estimation première portait, pour ces locaux, une superficie de 6,640 mètres carrés et un prix unitaire de 300 francs; total : 1,992,000 francs. La note de 1909 donne, de ce prix, la justification suivante :

A Anvers, les locaux de service sous la gare couverte coûtent 150 francs par mètre carré. Les locaux pour le public, richement revêtus de marbre, coûtent 600 francs par mètre carré. La surface des locaux de service excédant de beaucoup celle des locaux affectés au public, la moyenne de 300 francs est largement calculée.

La réponse faite à la Section centrale donne, au sujet des dispositions nouvelles qui ont servi de base au calcul d'aujourd'hui de la dépense à faire, les renseignements ci-après :

Le nouveau projet nécessite l'établissement d'une surface voûtée de 22,800 mètres carrés à 300 francs.

Sous cette partie voûtée on devra aménager les locaux de service. Or, le service de l'exploitation a demandé 12,552 mètres carrés de locaux; si l'on y ajoute les escaliers à la sortie, les dégagements, etc., et les locaux pour la traction et les Voies et Travaux, on arrive à 20,000 mètres carrés qui exigeront une dépense supplémentaire de 100 francs au moins par mètre carré.

Il faudrait donc 22,800 mètres carrés de voûtement sous les voies, 20,000 mètres carrés de locaux de service, y compris les dégagements. Telles sont les prévisions de l'Exposé des motifs : plus du triple de ce qui est prévu au projet de la Jonction !

Se représente-t-on ce qu'est une superficie de 22,800 mètres carrés?

C'est 14 °/₀ de plus que la superficie bâtie du colossal Palais de Justice de Bruxelles, l'un des plus vastes palais du monde!

Et la réponse donne ce chiffre avec une réelle sérénité sans paraître même se douter de son énormité. Il est vrai qu'il sert admirablement la thèse défendue.

Quelle foi peut-on accorder aux avis émis en cette affaire par le « Service de l'exploitation » quand le hasard nous permet de prendre sur le vif une exagération dépassant ainsi toute mesure : 22,800 mètres carrés de voûtement sous les voies de la gare! Quelle aberration!

Et des bureaux des directeurs de service de la Traction et des Voies et travaux installés sous ce voûtement! alors que le transfert des locaux du service des voyageurs et des bagages va rendre disponible dans le bâtiment à étages de la gare du Nord, une superficie de rez-de chaussée que nous évaluons à 2,500 mètres carrés au minimum, pour autant que nous le permettent les plans mis à notre disposition!

Pour donner quelqu'apparence à l'impossible démonstration qu'il fallait faire, ceux qui ont établi l'estimation n'ont pas même reculé devant l'absurde!

L'estimation primitive portait une superficie de 6,640 mètres carrés ou le double de la superficie occupée aujourd'hui dans le bâtiment à étages par les services des voyageurs, salles d'attente, buffet, vestibule, bureaux des guichets, services des bagages à l'arrivée et au départ en faisant abstraction des bureaux de la poste, du télégraphe qui garderont leur emplacement actuel.

Convenablement distribuée et aménagée cette superficie, moins du *tiers de celle du Palais de Justice*, répondra à toutes les nécessités du service.

La note de 1909 a pleinement justifié aussi le prix unitaire de 300 francs.

A maintes reprises et sur divers bancs, des membres du Parlement se sont élevés contre le luxe, sans excuse, apporté dans la construction et la décoration de certains de nos bâtiments de gares, et notamment contre le luxe prétentieux de la gare d'Anvers que des membres n'ont pas hésité à qualifier de « folie ». M. le représentant Verhaegen, avec sa haute compétence, ajoutait « folie voulue ».

Le prix unitaire de 300 francs prévu avant-guerre répond pleinement aux intentions des législateurs.

Que nos collègues, qui tous connaissent bien la gare du Nord à Paris, se pénètrent de la simplicité, de la sobriété dans l'aménagement des locaux destinés au public voyageur, vestibules, guichets, salles des bagages et modestes salles d'attente réduites à un minimum.

Nous pouvons, nous devons nous inspirer de cet exemple, renoncer à faire de nos vestibules des Halles immenses constituant une réelle exhibition des plus riches matériaux de construction et de décoration, marbres et bronzes, et laisser à nos salles d'attente leur rôle, aujourd'hui devenu très modeste, quant aux services effectifs qu'elles rendent aux voyageurs. Ceux-ci n'y font souvent que passer, si même ils n'évitent pas d'y entrer.

Regardez notre sombre salle d'attente de 1re classe de Bruxelles-Nord où personne ou presque personne ne s'installe plus.

Le total de 1,992,000 francs de l'estimation primitive doit donc être maintenu, au lieu des deux sommes de 6,840,000 et 2,000,000 que l'Exposé des motifs prétend y substituer.

C'est une première réduction de 6,848,000 francs.

* * *

L'estimation, dans la réponse à la question n° 17, porte encore en compte : imprévu : 10 % du prix des travaux et des terrains, et dans la nouvelle estimation, il est porté en compte 1,946,000 francs, alors que le total, après ajoute de ce chiffre d'imprévus, n'est encore que de 18,554,000 francs, il y a là une erreur évidente. Le chiffre de 1,946,000 francs aurait dû être de 1,660,000 francs, soit une nouvelle réduction de 285,000 francs.

* * *

Nous ne nous attarderons pas aux autres postes de l'estimation non plus qu'à celle de Bruxelles-Midi, *dont toute vérification est impossible*. Mais il est manifeste qu'en présence des exagérations commises dans les hypothèses faites pour Bruxelles-Nord, cette évaluation devrait être contrôlée, et de près.

Nous montrerons d'ailleurs plus loin qu'au point de vue des obligations qu'impose la Jonction même, le relèvement de la gare suivant un profil en long horizontal peut être évité et des réductions notables du coût des terrassements et des murs de soutènement doivent en résulter. La majoration de 3,880,000 francs pour le coût de l'aménagement de Bruxelles-Midi est manifestement excessive, et jusqu'à plus ample information nous l'estimons au maximum à 2,000,000 de francs, quitte à la réduire peut-être encore, après les vérifications qui s'imposent.

* * *

Arrêtons-nous un instant au poste 3,000,000 de francs porté pour l'aménagement de Bruxelles-Allée-Verte.

Nous avons rappelé les déclarations très formelles faites par M. le ministre Segers au sujet de la création d'un service de trains d'ouvriers à l'ancienne station de l'Allée-Verte.

De façon formelle, il a déclaré que la décision prise en 1914 était uniquement destinée à parer à des besoins momentanés et qu'elle ne préjugeait nullement l'avenir.

La question de savoir si la gare de l'Allée-Verte serait maintenue après la création de la Jonction n'était nullement préjugée et la décision ne pouvait être acquise qu'après que l'exploitation de la Jonction en aurait ou non démontré la nécessité.

Après la démonstration faite de l'énorme supériorité de capacité d'une gare de passage sur une gare en impasse, il n'est pas douteux que l'expérience démontrera l'inutilité de l'aménagement de la gare de l'Allée-Verte qui, relevée ou non, constituerait toujours pour le public voyageur une sujétion, une nuisance intolérable.

Quoi qu'il en soit de ce que réserve l'avenir, il est inadmissible d'escompter dès maintenant la résolution qui serait reconnue nécessaire dans un avenir lointain et de porter en compte pour les travaux à faire en vue de la Jonction, le coût d'un aménagement tout hypothétique de la gare de l'Allée-Verte.

La dépense de 3 millions de francs portée à charge de la Jonction ne doit donc pas être faite.

Pour nous résumer, l'estimation des travaux à faire entre la rue des Palais et la rue Théodore Verhaegen, insérée à la page 11 de l'Exposé des motifs, doit être modifiée comme suit :

Aménagement de Bruxelles-Nord . . . . . fr.	1,360,000	»
	728,000	»
	756,000	»
	1,992,000	»
	180,000	»
	2,544,000	»
	700,000	»
	500,000	»
	500,000	»
	500,000	»
	9,760,000	»
Imprévus 10 %	976,000	»
Total pour Bruxelles-Nord	10,736,000	»
Partie comprise entre Bruxelles-Nord et la halte centrale .	5,587,000	»
Halte centrale	6,486,850	»
Partie de la jonction entre la halte centrale et Bruxelles-Midi.	3,897,000	»
Aménagement de Bruxelles-Midi	7,620,000	»
Total général . . . . . fr.	34,327,850	»

au lieu de 47 millions de francs.

Tout ceci sous les réserves formulées précédemment au sujet des postes dont la vérification n'est pas possible.

* * *

A cette dépense, il faudrait ajouter, dit l'Exposé des motifs, 3 millions pour la part d'intervention promise à la commune de Saint-Josse dans les frais d'établissement d'une rue allant de la place Rogier vers l'église Sainte-Marie, les frais à résulter du déplacement ou de la reconstruction de serres dans le Jardin Botanique, enfin pour le déplacement du bâtiment des directeurs de service et l'élargissement de l'avenue Fonsny.

Notons aussitôt que ce dernier poste, déplacement du bâtiment des directeurs de service et élargissement de l'avenue Fonsny, ne doit pas être porté à charge de la Jonction.

Il faut ne pas oublier qu'une convention en due forme a été passée avec la commune de Saint-Gilles, convention qui lui assure cet élargissement en lui concèdant l'usage de la bande de terrain à incorporer à cette fin dans l'avenue Fonsny. Il n'est pas douteux que la commune de Saint-Gilles ne renoncera pas au bénéfice de cette convention, si la Jonction n'est pas construite, pas plus que la Ville de Bruxelles ne renonce aux avantages qui résultent pour elle de la convention de 1903 si la Jonction ne se fait pas. L'expérience d'aujourd'hui prouve même qu'on peut émettre dans cette hypothèse des prétentions nouvelles.

Il n'est pas douteux que cet élargissement sera exigé par la commune, même dans l'hypothèse de la gare en impasse, à niveau bas, qui offre déjà pour les communes intéressées l'inconvénient majeur de rendre impossible toute communication entre la rue de France et l'avenue Fonsny, notamment au droit de la rue de l'Instruction. Cette nuisance grave ne prédisposerait certes pas l'Administration communale à renoncer sans très larges compensations à des droits formels qui lui sont acquis.

* * *

Quant à la part d'intervention promise à la commune de Saint-Josse, la Chambre sait, par le rapport de feu M. Verhaegen sur le Budget extraordinaire de 1909, que des négociations ont eu lieu entre l'Etat et la commune de Saint-Josse-ten-Noode, et que par des dépêches officielles, celle-ci a marqué son adhésion non seulement au projet de voirie nouvelle, mais encore aux conditions générales de sa réalisation. Mais la Chambre ignore les conditions de l'arrangement définitif, si celui-ci est intervenu. Elle ne saurait donc se prononcer quant au chiffre de 3,000,000 de francs porté en compte.

Nous doutons d'ailleurs qu'aucune intervention ait été promise à la commune de Saint-Josse, autre que l'acquisition des immeubles et la construction de l'ouvrage d'art dans la petite partie du tracé de la rue traversée par la Jonction. Les immeubles sont déjà, si nous ne nous trompons, acquis par l'Etat et il ne reste plus à réaliser que l'ouvrage devant livrer passage à la rue nouvelle sous la Jonction.

La lettre du 20 février 1920 de l'Administration communale reproduite dans le rapport de feu M. Verhaegen, dit d'ailleurs :

> Notre Administration est disposée à prendre à sa charge les frais d'aménagement de cette rue, et elle s'en couvrira par la perception des taxes d'égout, de pavage, de bâtisses, etc., applicables en l'espèce.

* * *

Quant à l'élargissement de l'avenue Fonsny, l'Etat n'a pas pris, que nous sachions, d'autre engagement que de concéder l'usage de la bande de terrain à incorporer dans la voirie. Il n'a donc à supporter aucun frais pour cet élargissement. Nous pensons même que la convention ne lui impose pas le déplacement du bâtiment des directeurs de service, déplacement qui est inutile au point de vue du chemin de fer dans l'hypothèse de la Jonction.

Tenant compte de ces réserves et jusqu'à plus ample information quant aux obligations réelles de l'Etat et aux frais qui pourront en résulter, nous inscrirons à charge de l'Etat une dépense de 1 million et demi.

La différence avec le chiffre réel sera d'ailleurs de peu d'importance dans l'ensemble des dépenses à faire.

* * *

L'Exposé des motifs porte ensuite en compte à la Jonction une somme de 10 millions de francs pour le raccordement des voies surélevées aux voies existantes au delà de la rue des Palais et de la rue Théodore Verhaegen, pour l'aménagement du quadrilatère de Schaerbeek, pour le déplacement à Forest des installations de traction, pour les remises des tracteurs, etc.

Le relèvement des voies au delà de la rue Théodore Verhaegen ne pourrait, à aucun titre, être porté à charge de la Jonction, car ce relèvement n'est en rien la conséquence ni directe, ni même indirecte de la Jonction.

Pendant plusieurs années, les plans relatifs à la Jonction n'ont comporté aucun relèvement au delà de l'ancien passage à niveau de la rue Théodore Verhaegen. C'est pourquoi les évaluations se sont arrêtées là.

Les deux Commissions de 1895 et 1897 ont résolu toutes les questions relatives à cette extrémité de la Jonction dans l'hypothèse où, au delà de la rue Théodore Verhaegen, le niveau actuel des lignes vers Hal et vers Luttre serait maintenu. L'ancien passage à niveau était supprimé grâce à *un viaduc supérieur*.

Ce n'est qu'à partir de 1900 que cette conception fut modifiée, lorsque fut envisagée la construction de la ligne directe de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.

Le relèvement suivant un profil en long horizontal des voies de la gare du Midi et, au delà, des voies principales des lignes aboutissantes, fut *imposé* par des nécessités impérieuses de profil de la nouvelle ligne de Gand, dont les rampes doivent être faibles et qui doit franchir la crête de partage entre les vallées de la Senne et de la Dendre dans une tranchée extraordinairement profonde creusée en très mauvais terrain.

A raison de la nature fluente de ces terrains, il a été reconnu nécessaire de diminuer le plus possible la profondeur de cette tranchée en relevant tout le profil de la ligne depuis son origine à Bruxelles-Midi.

Ce point étant *imposé*, l'Administration a profité de ce relèvement de la gare du Midi pour prévoir aussi le relèvement de la ligne vers Hal, de façon à permettre la suppression de nombreux passages à niveau existant dans cette région suburbaine depuis l'usine à gaz de Forest jusqu'à Ruysbroeck.

Grâce à ce relèvement, la ligne de Gand-Saint-Pierre et la ligne de Hal traverseront toute la région suburbaine sans passages à niveau et permettront la

création, dans d'excellentes conditions, de la partie du grand boulevard de ceinture projetée entre le parc de Kockelberg et celui de Saint-Gilles en passant à côté de la station actuelle de Forest-Midi. Sans ce relèvement, l'établissement du boulevard serait impossible dans de bonnes conditions.

Encore une fois tout ce travail de relèvement est absolument indépendant de la Jonction qui a été conçue pour être réalisée, et peut toujours l'être sans relèvement au delà de la rue Théodore Verhaegen. La dépense n'incombe donc pas à la Jonction.

* * *

Il est à remarquer que le plan d'aménagement soumis à la Section centrale pour l'aménagement de la gare en impasse de Bruxelles-Midi relève le rail au droit de la rue Théodore Verhaegen de 3m44 afin de permettre la construction d'un viaduc *sous voies* au droit de cette rue.

Nous avons fait précédemment nos réserves quant au point de savoir si le pavage sous ce viaduc, ainsi abaissé à la côte 18m78 ne serait pas submergé en cas d'inondations de la Senne, qui se produisent régulièrement et qui, au cours de la guerre, ont recouvert d'une nappe épaisse toute la zône de l'usine à gaz de Forest et les abords.

Si la construction d'un ouvrage inférieur est reconnu possible il serait tout aussi facile, dans le cas de la Jonction, au lieu d'établir les voies en palier dans l'étendue de la gare, de leur donner, comme dans les plans IV et V de la gare en impasse, une inclinaison, mais de sens inverse, de 3 millimètres par mètre jusqu'à l'extrémité sud des trottoirs, de 5 millimètres au-delà vers Hal, ce qui les ramènerait au même niveau au point où le plan V indique la cote 24m20. Il n'y aurait ainsi aucun relèvement à porter en compte à la Jonction, car, au-delà, les cotes figurées au plan V dans l'hypothèse de la gare en impasse seraient réalisées intégralement.

Ce profil en long, en rampe faible vers les trottoirs, constitue un avantage souvent recherché systématiquement, car il facilite l'arrêt à l'arrivée et la mise en marche au départ.

* * *

Les projets approuvés créent à Forest une gare de dépôt pour les rames des trains de voyageurs et pour la remise des moteurs. Les terrains sont dès longtemps acquis et les travaux en ont été entamés avant guerre.

Ces installations ont de tout temps été jugées nécessaires *en toute hypothèse* par les diverses commissions, mais, ainsi que le fait déjà remarquer la note préliminaire du Budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de 1900, ces installations peuvent être moindres dans le système de la Jonction.

> Il sera facile, dit la note préliminaire, de réduire à un minimum absolu le nombre des trains qui se forment et se remisent à Bruxelles, de diminuer par le fait l'importance des installations accessoires de formation, de remisage, ainsi que la dépense de premier établissement qu'elles comportent.

La dépense de la gare de dépôt à Forest n'est donc pas une conséquence de la Jonction. Elle peut même être réduite par la création de celle-ci.

* * *

Il est édifiant de rapprocher les plans IV et V. On voit nettement qu'à partir de l'avenue du Roi le dispositif est identique dans le cas de la Jonction et dans celui de la gare en impasse et qu'on y trouve, dans les deux cas, les mêmes voies vers le hangar aux voitures, d'une part, et vers la gare de formation, de l'autre. Ces installations ne sont donc pas inhérentes à la Jonction et ne peuvent être mises à charge de celle-ci.

Quant à la remise pour tracteurs, au prix d'avant-guerre, la dépense en serait largement estimée en la portant à 750,000 francs, pour remiser les 17 moteurs électriques signalés par M. de Broqueville, mettons même 20, nécessaires pour la traction des trains sur la Jonction.

* * *

L'Exposé des motifs porte en compte, à charge de la Jonction, au 3°, 12 millions de francs pour l'achèvement de la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.

Nous avons précédemment montré que la construction de cette ligne n'est en rien, ni directement, ni indirectement, une conséquence de la Jonction. Les citations que nous avons faites d'extraits de la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900 établissent, sans discussion possible, que la pensée directrice qui a présidé à la conception de cette ligne est d'ordre général, inspirée par la préoccupation de dégager des lignes aujourd'hui encombrées par des trains de vitesses très différentes, d'assurer la rapidité des communications tant internationales qu'entre les principaux centres du pays, d'éviter les retards, de permettre de créer des trains nouveaux ou, enfin, d'accélérer la vitesse des trains existants. L'idée de cette ligne est née *plus de dix ans* après celle de la Jonction, conçue en 1888.

Certes, la ligne projetée de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi n'aura son maximum d'effet utile que si la Jonction est réalisée, mais la proposition inverse n'est pas exacte, car la Jonction n'exige nullement la création de la ligne de Gand-Saint-Pierre.

Toutes les études et les solutions données aux divers problèmes que soulevait la Jonction ont, jusqu'en 1900, été faites sans qu'il fût question de la ligne nouvelle. Elles n'en ont pas moins été résolues à l'entière satisfaction des deux commissions de 1895 et de 1897, et du Gouvernement.

L'Exposé des motifs le reconnaît lui-même lorsqu'il dit :

> D'aucuns ont prétendu et prétendent encore que la dépense à résulter de ce dernier chef (l'achèvement de la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre) est étrangère au coût de la Jonction.

Soit, ajoute l'Exposé des motifs.

Mais aussitôt après cet aveu et pour étayer sa thèse chancelante, l'Exposé des motifs déclare :

> Il n'en est pas moins vrai qu'elle doit être engagée en même temps. Autrement, les trains venant d'Ostende et continuant vers Bâle ou vers Cologne devraient rebrousser à Bruxelles-Nord ou à Bruxelles-Midi, ce qui est inconciliable avec le système de la Jonction.

Il n'est pas exact de dire que le non achèvement de la ligne entre Denderleeuw et Bruxelles est inconciliable avec le système de la Jonction.

Le problème de la Jonction a été entièrement étudié et résolu sans qu'il fût question de la création d'une ligne nouvelle de Bruxelles-Midi vers Gand.

Dans cette conception première les trains d'Ostende vers Bâle et vers Cologne auraient, par la ligne existante, été reçus à Bruxelles-Nord et après un court stationnement nécessaire, en seraient repartis par rebroussement vers Bâle ou vers Cologne.

En quoi la manœuvre de *ces quelques rares trains* eut-elle été inconciliable avec le système de la Jonction? Combien sont-ils au cours de la journée? Quelques unités, une dizaine par jour dans chaque sens.

Ce serait pour éviter le rebroussement à Bruxelles-Nord de quelque vingt trains par jour que l'on réaliserait une ligne nouvelle aussi coûteuse! Personne ne le croira, car c'eût été dilapidation pure.

Ainsi que le disait M. Moutier, au Congrès de Rome, dans sa conclusion que nous avons reproduite plus haut « une gare de passage peut fonctionner, si l'on veut, comme une gare terminus ».

La manœuvre du rebroussement y est même plus facile et plus expéditive que dans une gare en impasse, puisque les voies à quai étant reliées à leurs deux extrémités, les manœuvres à faire à certains grands trains qui doivent subir des modifications de composition peuvent se faire par l'un ou l'autre bout, au lieu que dans les gares en impasse, elles ne peuvent se faire que d'un seul côté en manœuvrant parfois une partie du train occupée par des voyageurs.

Cette manœuvre exceptionnelle d'un grand train d'Ostende vers Bâle ou Cologne, ou inversement, constituerait d'ailleurs l'exploitation *en navette* qui est l'idéal visé par l'Exposé des motifs. Le train entre, le moteur nouveau s'attelle en queue et le train repart après le stationnement strictement nécessaire.

Il n'y a rien là d'inconciliable avec le système de la Jonction.

Certes, si la Jonction est construite en même temps que la ligne nouvelle, qui réalise d'ailleurs une diminution de trajet de 5 ou 6 kilomètres pour aboutir à Bruxelles-Midi, il vaudra beaucoup mieux faire passer directement le train venant d'Ostende à Bruxelles-Midi, puis, par la Jonction, à Bruxelles-Nord.

Mais le coût de cette solution élégante et meilleure ne pourrait en rien être imputé à la Jonction.

Au point de vue de la Jonction l'on peut donc parfaitement renoncer à l'achèvement de la ligne de Gand-Saint-Pierre, ce qui ne signifie nullement qu'au point de vue des vrais objectifs visés lors de la conception du projet, il n'y ait pas un intérêt majeur à en poursuivre les travaux.

* * *

La dépense restant à faire et pouvant être mise à charge de la Jonction est donc, estimée au prix d'avant-guerre, de :

34,227,350 + 1,500,000 + 750,000; total : 36,577,350 francs,

soit, en chiffre rond, *de 37 millions au lieu de 72!*

* * *

L'Exposé des motifs enfourche ensuite le grand cheval de bataille tant de fois monté déjà par les adversaires de la Jonction :

Et peut-on affirmer, dit-il, que cette somme de 72 millions de francs (prix d'avant-guerre toujours) ne sera pas dépassée, alors que chacun sait qu'en matière de grands travaux et quel que soit le soin apporté à l'établissement des devis, une large part doit être laissée à l'imprévu.

L'expérience est là pour le prouver. Qu'on se rappelle le Palais de Justice, la gare d'Anvers, le port de Zeebrugge, l'hôpital Brugmann, pour ne citer que quelques cas.

Les conseils techniques qui ont inspiré cette remarque doivent avoir bien peu de confiance en leur science et en la probité professionnelle des ingénieurs pour produire un tel argument qui n'est d'ailleurs qu'un nouvel épouvantail aux moineaux. Dès longtemps l'argument a été mis à néant.

Feu M. le sénateur Coppieters, très expert dans l'exécution des travaux publics, a, en maintes circonstances, rendu hommage à la façon dont les études ont été faites.

M. le Ministre de Broqueville le rappelait dans son discours du 28 décembre 1910, au Sénat :

Quant à l'étude menée par M. l'ingénieur en chef directeur Bruneel, tous se sont plu à reconnaître qu'elle avait été faite avec une conscience vraiment remarquable et avec une science profonde de l'art de l'ingénieur. D'ailleurs, Messieurs, un des honorables membres du Sénat a rendu hommage à cette étude en un langage qui certes n'est pas équivoque. Voici ce que disait il y a peu de temps l'honorable Sénateur à qui je fais allusion :

« J'ai eu la satisfaction de constater que le projet actuel, dont j'ai eu l'occasion de voir les plans, a été, cette fois, admirablement étudié sous tous les rapports et notamment au point de vue des fondations.

Je ne crois pas qu'on puisse faire mieux et j'ai pleine confiance dans le service technique des chemins de fer de l'État.

Ce que je tiens à constater, c'est que le projet en lui-même est bien étudié et je rends volontiers hommage sous ce rapport aux ingénieurs. »

Et un peu plus loin, parlant des remaniements considérables que les projets doivent parfois subir en cours d'exécution, il ajoute :

« J'ai la conviction que pour ce qui concerne le projet en discussion, ce ne sera pas le cas. La principale cause des travaux imprévus réside dans les sondages insuffisants, dans une étude incomplète du sous-sol et dans l'examen approfondi des moyens d'exécution. »

Celui qui tenait ce langage, Messieurs, n'est ni rhéteur ni un théoricien. C'est un homme éminemment pratique, à la grande intelligence de qui je me plais à rendre hommage et — ce qui ne gâte rien dans l'espèce, — c'est un de nos plus grands entrepreneurs. J'ai nommé M. le sénateur Coppieters.

Dans la séance du Sénat du 29 décembre 1910, M. Coppieters insistait :

« J'ai examiné les plans de très près, ils sont élaborés avec un talent et une minutie telle que d'après moi, si l'on ne modifie pas les projets, les travaux pourront s'exécuter tels qu'ils sont prévus. J'engage donc le Gouvernement, pour une fois qu'il a un projet bien étudié, formant une belle conception d'ensemble, à ne pas s'en départir et à faire exécuter les travaux tels qu'ils ont été conçus.

. . . . . .

Voilà, je le répète, un projet étudié depuis quinze ans, qui a passé par les différents

ministères de MM. Vandenpeereboom, Liebaert, Helleputte et de Broqueville; tous les ingénieurs sont unanimes — car il y a unanimité — sur l'excellence du projet présenté et lorsque tout est fait, lorsque l'adjudication de la première section de Bruxelles-Midi à la rue des Brigittines va avoir lieu, on demande de nouvelles études. »

Dans la séance du 22 août 1913, il ajoutait encore (nous citons le compte rendu analytique, pour écourter) :

« Quant au côté technique des travaux dont a parlé M. Catteau, je rappellerai quelques points d'histoire.

Lorsque le principe de ces travaux a été discuté au Sénat, il a été surtout question des sables boulants et l'on parlait de catastrophes à redouter. Cette question aujourd'hui n'existe plus. Le danger n'existait qu'en imagination.

Le sable boulant n'est dangereux que dans les vallées; ici il suffit de percer la couche d'argile sur laquelle il repose pour que l'eau s'écoule et qu'il devienne un excellent terrain.

Les entrepreneurs demandaient pour le drainage des terrains où s'élèvera plus tard la gare centrale, des prix exagérés; la plus haute soumission s'élevait à 2,800,000 francs; la plus basse à 1,300,000 francs. L'Administration des chemins de fer a fait elle-même les travaux; ils lui sont revenus à 300,000 francs et les terrains sont admirablement drainés.

Je pense que le Ministre corroborera ces renseignements. Il n'est pas mauvais qu'ils soient affirmés officiellement. »

Dans la séance du 22 mai 1901, M. le ministre Liebaert s'exprimait ainsi :

Depuis notre dernière séance, un journal généralement bien informé et que je lis souvent avec plaisir, *Le XXe Siècle*, a publié sur le projet de Jonction Nord-Midi, un article sensationnel, qui lui a valu les applaudissements de *La Chronique*.

Cet article était de nature à produire une grande impression, parce qu'il avait certaines allures qui auraient pu faire croire qu'il émanait d'un homme technique, d'un spécialiste. Ce n'était qu'une fausse apparence, car ce n'est assurément pas un technicien qui avancerait cette énormité qu'il suffit qu'un projet émane d'un ingénieur pour qu'il ne soit pas digne de foi. En effet, s'il faut ne plus avoir confiance dans les ingénieurs, ni dans leurs plans, leurs métrés et leurs devis, ni dans leurs appréciations sur la nature du terrain, sur la résistance des matériaux, sur les prix de base, etc., alors, Messieurs, nous n'avons plus que la ressource de nous abandonner, pour tous ces points, à l'avis des profanes et de réserver toute notre confiance à ceux qui n'y connaissent rien. Il faut choisir entre ces deux alternatives. Est-ce sérieux ? Le mot juste a été dit par l'honorable M. Hubert : « Ou bien vos ingénieurs sont bons, et alors ils sont dignes de confiance, ou ils sont mauvais et alors il faut les remplacer. »

J'attends encore la première articulation d'incapacité formulée contre les ingénieurs de l'administration des chemins de fer, qu'on est d'accord, en toutes circonstances, à proclamer compétents, savants et distingués.

Et il ajoutait, dans la même séance :

Parmi les mécomptes que nous avons éprouvés, il y a le Palais de Justice et les forts de la Meuse.

On peut le dire sans nuire à sa mémoire, Poelaert, l'auteur des plans du Palais de justice, était encore plus artiste qu'architecte. Il s'est laissé emporter par son imagination loin des plans primitifs, et il nous a emportés avec lui, nous et nos millions. (*Rires.*)

Quant aux forts de la Meuse, y a-t-il une comparaison à faire entre l'art de l'ingénieur militaire et l'art de l'ingénieur des chemins de fer ?

L'ingénieur militaire est, lui aussi, un peu artiste, un peu homme d'imagination, et

parfois un peu diplomate. Il adapte son œuvre à des hypothèses que l'imagination peut grandir ou rétrécir.

L'ingénieur des chemins de fer, au contraire, adapte son œuvre à des nécessités tangibles, il travaille sur des données toutes positives où l'imagination n'a guère de part.

Je me demande donc ce qui vous autorise à conclure des regrettables mécomptes que nous ont valus le Palais de Justice et les forts de la Meuse à la probabilité de les voir se reproduire en une matière essentiellement différente.

. . . . . .

Le projet présenté par le Gouvernement a été mûri pendant plusieurs années par des ingénieurs de premier ordre, qui s'y sont appliqués presque exclusivement; ce projet a passé par le crible de toutes les critiques; il a subi la confrontation avec vingt autres projets et, à moins qu'on ne veuille refuser définitivement toute confiance aux hommes techniques, on peut affirmer qu'il présente les plus sérieuses garanties.

J'espère que mes honorables contradicteurs voudront me rendre au moins cette justice que, si j'ai accepté la responsabilité de cette vaste entreprise je ne l'ai pas fait les yeux fermés comme l'honorable M. Woeste a cru devoir le laisser entendre. C'est à bon escient que je l'ai fait.

Cette responsabilité n'est rien en comparaison des crises et des catastrophes auxquelles pourrait nous exposer une inaction plus prolongée.

Feu **M. Verhaegen**, rapporteur du Budget extraordinaire de 1909, en séance de la Chambre du 27 juillet 1909, déclarait :

On prétend, d'autre part, que le projet présente des aléas effrayants au point de vue des dépenses, Or, nous sommes en présence de devis détaillés comme jamais, jusqu'à présent, nous n'en avons possédé pour aucun travail d'utilité publique. On nous a demandé jadis des crédits pour la construction du Palais du Roi, pour celle de l'École militaire, pour d'autres édifices publics, sans jamais nous donner des détails comparables à ceux que nous possédons en ce moment concernant la Jonction Nord-Midi. Aussi, je me félicite d'avoir l'occasion de proclamer que la voie nouvelle dans laquelle nous sommes entrés est excellente.

M. Fléchet. — C'est une voie obscure.

M. Verhaegen. — C'est une voie éclairée... Au fond de votre conscience, vous devez être d'accord avec moi, mes chers collègues, et vous associer à moi pour exprimer le vœu que, désormais, la Chambre ne vote plus de crédit pour des travaux publics importants sans avoir reçu une documentation aussi étendue et aussi sincère que celle qui vient de nous être donnée.

M. Vandervelde. — Très bien !

M. Verhaegen. — J'ose dire que, s'il en est ainsi désormais, nous n'aurons plus l'espèce d'humiliation et le ridicule qui s'attachent à nos votes lorsque nous sommes obligés de quadrupler nos premiers crédits, ainsi que cela va être fait à propos du Palais du Roi.

M. Vandervelde. — Très bien!

M. Verhaegen. — Si l'on nous avait dit d'avance que le Palais du Roi était en mauvais état et que pour le reconstruire il fallait 14 ou 15 millions, nous aurions trouvé dans notre patriotisme la résolution nécessaire pour remettre en état le symbole de la royauté belge et pour accorder les crédits nécessaires.

M. Vandervelde. — Le roi n'avait qu'à entretenir son palais lui-même, comme il en a l'obligation du reste.

M. Verhaegen. — Mais l'architecte ne nous a rien dit; il ne nous a demandé que 3,500,000 francs. Nous avons éprouvé des déconvenues analogues pour l'École militaire et,

il y a quarante ans, pour le Palais de justice de Bruxelles. Je me rappelle — j'étais jeune alors — que l'on avait annoncé une dépense de 4 millions. On en a dépensé 50!

Messieurs, tout cela doit finir. Si nous persévérons à demander aux divers départements ministériels qui solliciteront de nous des crédits pour des travaux d'utilité publique des renseignements aussi précis et des devis aussi exacts que ceux que nous présente aujourd'hui le Ministre des Chemins de fer, nous n'aurons plus de surprises désagréables. Telle est ma conviction. MM. Hambursin, Fléchet et leurs collègues qui m'interrompaient tout à l'heure doivent être de mon avis pour reconnaître que jamais nous n'avons été aussi bien documentés. Sans doute, il pourra encore y avoir à l'avenir des surprises et des erreurs, mais au moins, nous pourrons cette fois nous rendre le témoignage que rien n'a été négligé pour arriver à connaître d'avance la dépense exacte qu'occasionnera le travail de la Jonction Nord-Midi.

M. Bertrand. — Cette note est, en effet, un chef-d'œuvre.

Et le 11 mars 1911, M. Verhaegen qui, ne l'oublions pas, était lui-même un ingénieur distingué, insiste :

La construction des viaducs et du tunnel, l'aménagement des gares, c'est l'enfance de l'art pour nos ingénieurs. Croyez-moi, les ingénieurs de l'État sont capables de dresser un devis sérieux.

Aussi, en ce qui me concerne, j'ai confiance dans les chiffres qu'ils ont dressés et je ne crois pas que la Jonction coûtera plus que les 36 millions annoncés.

M. Fléchet. — On avait aussi dressé un devis sérieux pour l'École militaire et la dépense a été triplée!

M. de Limbourg-Stirum. — On a considérablement agrandi.

M. Verhaegen. — Vous pourriez citer aussi le Palais du Roi dont le devis a été quadruplé, le Palais de Justice de Bruxelles dont le devis a été décuplé et bien d'autres monuments publics. Pourquoi ces mécomptes se sont-ils produits? Parce qu'on est parti sans plans définitifs et souvent sans devis.

M. Furnémont. — Voilà la raison.

M. Verhaegen. — On est souvent parti un peu à l'aveuglette. Mais aujourd'hui il n'est pas question de pareille légèreté. Je répète que nous nous trouvons devant une note et devant des plans plus détaillés, plus précis et plus complets que ceux qu'on nous a jamais donnés jusqu'ici.

Aussi, pour ma part, j'estime qu'il faut ne retarder d'aucune manière les travaux annoncés et qu'il convient d'attendre à l'œuvre l'administration des Chemins de fer. Son honneur est engagé par le pacte que le Parlement a conclu avec elle, en 1909, en lui accordant l'intégralité des crédits demandés et en s'en rapportant à elle pour le coût et aussi pour la date d'achèvement des travaux.

J'estime que cette fois nous pouvons avoir confiance. Si notre confiance se trouvait démentie, je crains fort que la considération et l'honneur de l'administration des Chemins de fer ne sortent de l'aventure singulièrement diminués.

Mais cela ne se produira pas, car les calculs sont très sérieusement et très loyalement établis.

M. Camille Huysmans, en séance du 14 mars 1911, après avoir appuyé les appréciations de M. Verhaegen, concluait encore :

Messieurs, je ne suis pas un admirateur passionné de tout ce que fait l'administration. Le malheur est que la politique a une trop grande action sur notre administration, et celle-ci ne demande qu'une seule chose, c'est qu'il soit mis fin à cette influence nocive. Mais nous avons l'avantage de posséder des fonctionnaires d'élite qui, pour des traitements inférieurs à ceux que l'on paie dans l'industrie privée, consacrent le meilleur de leur activité au bien public. Ces hommes, qui sont des techniciens de talent, et qui ont le souci

de leur dignité, méritent mieux que des sarcasmes et des accusations gratuites sans fondement et surtout sans générosité.

Dans son discours du 15 mars 1911, M. le Ministre de Broqueville a vengé une fois de plus et en ces termes les ingénieurs de son Département des suspicions dont ils étaient si souvent l'objet.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — On a dit hier et dans d'autres enceintes que les mécomptes étaient la règle au Département des Chemins de fer.

M. Janson. — C'est M. Coppieters qui a dit cela.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je doute que telle ait été sa pensée, car l'on s'est appuyé pour dire cela sur toute une série de travaux exécutés par le Département des Travaux publics et non par le Département des Chemins de fer.

M. Lemonnier. — La gare d'Anvers a dû donner des mécomptes.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je n'ai pas les chiffres de ces travaux. Je parle de ceux qu'on a cités.

Et s'appuyant sur l'exemple des travaux qu'on a cités et auxquels les chemins de fer sont étrangers, on a tenté de faire croire que ce seraient les mêmes ingénieurs, ceux qui ont été chargés des travaux maritimes d'Ostende et d'Anvers, qui feraient la Jonction.

Une voix à gauche : Et la folie de la gare d'Anvers?

M. Verhaegen. — La gare d'Anvers a été une folie voulue : ce n'est pas un mécompte.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* — Je vais vous citer un exemple frappant de la manière dont les prévisions sont établies, non pas pour les travaux qui ont été cités et qui nous sont étrangers, je le répète, mais pour les travaux exécutés par nos ingénieurs : c'est celui de la gare de Tour et Taxis. Ce travail a été fait dans un terrain le plus hétérogène qu'on puisse imaginer, en grande partie marécageux, tourbeux et ailleurs limoneux et sableux et tout à la fois boulant. De très sérieuses difficultés ont dû être vaincues à raison de la nature des terrains, tout comme nous aurons à en vaincre dans le travail de la Jonction. Eh bien, ce travail avait été estimé dès les premières études et avant toute mise à exécution à la somme de 14 millions, et il coûte exactement 13 millions 700,000 francs.

Il a été livré à l'exploitation à la date fixée avant le commencement des travaux. C'est, je le pense, le travail le plus complet et le plus récent que nous ayons fait. J'ajoute un détail qui intéressera certainement la Chambre. L'ingénieur qui a dressé les estimations, qui a dirigé le travail, est précisément M. le directeur Bruneel, qui est chargé du travail de la Jonction.

L'honorable M. Camille Huysmans a très justement vengé hier les fonctionnaires du Département des Chemins de fer des méchancetés — je ne veux pas être trop sévère — qu'on leur adresse dans certains milieux.

C'est souvent, dans le public, un système que d'accuser toujours l'Administration. On croirait vraiment que nos ingénieurs n'ont qu'une seule pensée : tromper le pays. Je vous affirme que nous faisons tout ce que nous pouvons pour vous fournir les renseignements les plus précis et les plus exacts, et que personne n'est plus affecté que nous quand une erreur se produit. Mais voilà! on passe sous silence ce qui est bien et au moindre mal on déclare qui celui-ci est la règle. Est-ce juste?

M. le Ministre des Finances Theunis le disait naguère :

« Les fonctionnaires de l'État valent beaucoup mieux que la réputation que certains leur font. »

Aujourd'hui, mœurs et mentalité nouvelles, sans précédents, c'est le Département lui-même qui, croyant mieux servir sa thèse, n'hésite pas à jeter le discrédit sur tout son personnel.

Le souci de combattre la Jonction anéantit tout sentiment de justice !

Car les évaluations sur lesquelles le Gouvernement jette aujourd'hui systématiquement le doute, ne sont pas l'œuvre d'un fonctionnaire isolé, admise sans contrôle des chefs de l'administration des Chemins de fer. Cette évaluation a été passée, M. de Broqueville nous l'a dit, au crible d'une discussion sévère au sein de la Commission de 1901, comprenant, nous le rappelons encore, 19 membres parmi lesquels tous les membres du Conseil supérieur des chemins de fer, les administrateurs des trois grands services et leurs premiers adjoints.

A la suite de cette discussion, la question suivante fut posée à la Commission :

Les estimations faites à ce projet doivent-elles être considérées comme établies sur des bases suffisamment certaines pour que l'on ait toutes les garanties d'exactitude exigibles dans des travaux de cette importance?

Et la réponse fut : *oui*, à l'unanimité.

* * *

M. le ministre Poullet, en séance du 1er juin 1920 faisait la même démonstration à la Chambre.

Après avoir cité toute une série de travaux exécutés en Belgique par l'administration des Chemins de fer, peu de temps avant la guerre, pouvant servir de points de comparaison, il concluait ainsi :

J'arrête ici la liste de ces comparaisons; mais je crois pouvoir conclure de cette énumération que les prévisions portées dans le document parlementaire auquel je fais allusion, ont été faites avec toute la sincérité désirable et qu'envisagées du point de vue des valeurs de 1914, aucune espèce d'aléa sérieux n'est à redouter. Dans la somme de 29 millions il y a d'ailleurs plus de 10 % pour imprévus.

Je conclus de cet ensemble d'observations que ceux qui s'imaginent qu'en renonçant à la Jonction on peut faire des économies et éviter des dépenses se trompent.

Au Sénat, M. le ministre Poullet disait encore, le 4 août 1920 :

Je rappelle, à ce propos, au Sénat, que les travaux des commissions auxquelles j'ai fait allusion, et l'examen contradictoire des différents projets tendant à dégager et améliorer la situation de la gare du Nord et de la gare du Midi, ont fait l'objet d'un document parlementaire sans précédent dans nos annales. En 1909, M. Helleputte, à l'appui de crédits demandés en faveur de la jonction Nord-Midi, a déposé à la Chambre un exposé des motifs relatant tous les précédents, discutant, d'après des procès-verbaux de la commission, tous les inconvénients et avantages des travaux projetés et des diverses combinaisons préconisées. J'ose dire que jamais le Parlement, pour des travaux d'intérêt public, n'a été saisi de plus de détails, de plus de précisions et de plus de renseignements en vue de lui permettre de se prononcer en toute connaissance de cause.

Je puis vous assurer que lorsque je me suis prononcé pour la continuation de la Jonction, je ne l'ai fait que pénétré de la responsabilité qui pèse sur moi et après examen approfondi,

J'ai tout spécialement voulu vérifier si les estimations relatives à la dépense avaient été sincèrement et sérieusement établies. Un fait m'avait frappé en relisant le document de 1909, c'est que les renseignements qu'il donnait s'appuyaient sur une série d'études remontant à 1903 ou plus haut. Je me suis demandé si les estimations de 1903 étaient

encore celles de 1914. On prévoyait autant en 1903 pour le tunnel, autant pour les travaux de déblais et de remblais, autant pour les ouvrages métalliques, viaducs, etc. Est-ce que dans cet intervalle, entre 1903, date originelle du document, et 1914 l'expérience a montré que les prévisions étaient sincères, sérieuses; n'ont-elles pas été contredites par dix ans de travaux publics aux chemins de fer? J'ai donc invité l'Administration à comparer, par le menu, les estimations de 1903, avec l'expérience réalisée en fait de travaux similaires depuis cette date, et j'ai communiqué à la Chambre le résultat de cette comparaison. Il en résulte qu'en règle générale, pour tous les travaux qui avaient été exécutés dans le pays (et il en a été fait pour des centaines de millions du même genre), la réalité avait toujours été en dessous des prévisions indiquées dans ce document parlementaire.

Les prévisions avaient donc été établies avec le sincère désir de faire connaître à la Chambre, non pas le minimum de la dépense, mais plutôt un maximum. L'expérience, jusqu'en 1914, a prouvé que les chiffres donnés au Parlement étaient sincères. Je me permets de renvoyer nos honorables collègues du Sénat au discours que j'ai prononcé à la Chambre : j'y ai nommément indiqué une série de travaux pour lesquels le coût au mètre carré ou au mètre cube (suivant que ces travaux étaient calculés par mètre carré ou par mètre cube) était demeuré inférieur aux estimations de travaux similaires prévus pour la Jonction. L'événement a donc verifié les affirmations des documents de 1903 et de 1909.

Il reste aux adversaires de la Jonction à démontrer que M. Neujean, ministre des Chemins de fer, a raison contre son prédécesseur immédiat M. Poullet, ministre des Chemins de fer.

* * *

Mais l'Exposé des motifs signale qu'en ce qui concerne la Jonction même, les immeubles à acquérir étaient portés au devis pour une somme de 27 millions et, qu'au prix d'avant-guerre, il a été payé 82 millions de francs.

Il admet cependant que de cette somme il faut défalquer 20 millions de francs pour tenir compte d'une part, d'immeubles qui n'étaient pas nécessaires mais qu'il y avait intérêt à acquérir, notamment dans le quartier de la Putterie et, d'autre part, de ce qu'on a acquis les immeubles en entier, alors qu'on n'avait prévu, pour une partie des maisons, que l'acquisition du sous-sol pour le passage du tunnel. Le chiffre à comparer à celui de 27 millions de francs serait ainsi de 62 millions de francs, dit l'Exposé des motifs.

* * *

Les raisons qui ont fait décaisser à l'État des sommes supérieures à celles qui étaient inscrites au devis primitif sont condensées en quatre lignes de l'Exposé des motifs.

Celui-ci glisse ainsi légèrement sur les causes multiples qui ont entraîné la majoration du décaissement fait par l'État. Cette explication écourtée ne peut que laisser au lecteur la conviction finale qu'il y a eu grossière erreur dans les estimations. C'est d'ailleurs ce qu'affirme la dernière phrase de l'alinéa « Jugez combien les estimations ont été dépassées pour le dernier cinquième des immeubles acquis ».

L'importance des sommes en jeu eût certes mérité qu'un exposé complet fût fait des causes multiples qui ont amené la majoration des dépenses pour les acquisitions de terrains.

Il en est, en effet, d'autres que les deux considérations, très écourtées, qu'esquisse à peine l'Exposé des motifs.

Le chiffre d'environ 27 millions porté au devis estimatif a, en effet, été dépassé, non pas à raison de deux circonstances, comme le fait croire l'Exposé des motifs, mais, en réalité pour quatre causes essentielles :

a) Lorsque le devis de 56 millions de francs a été dressé, le projet de Jonction comportait l'établissement d'une gare centrale au cœur du quartier de la Putterie. Les acquisitions de terrains étaient à faire uniquement à l'intérieur de ce quartier et ne portaient, pour la presque totalité, que sur de petites maisons de commerce, et sur nombre d'habitations ouvrières. La valeur de ces immeubles vétustes, était faible et ce n'était que dans certains cas qu'il y avait à payer, outre la valeur principale, les indemnités accessoires pour dommage commercial ou autre.

La convention du 9 avril 1903, conclue par la suite avec la ville de Bruxelles, a modifié du tout au tout la situation. Au lieu de se borner aux acquisitions strictement nécessaires à l'établissement de la Jonction et de la halte centrale, la convention a imposé à l'État la dépense à résulter de l'expropriation par zone à faire par la ville de Bruxelles et qui, en dehors du périmètre nécessaire pour la Jonction, s'étendait à la presque totalité du vaste quadrilatère compris entre la rue de Loxum, la rue Cantersteen, la rue de la Madeleine et la rue de la Montagne. Au lieu de ne prendre du quartier que le noyau, de faible valeur, il fallait dorénavant prendre en même temps l'enveloppe. A l'inverse du noyau, cette enveloppe avait une valeur énorme, car elle était constituée, pour la presque totalité, de maisons de commerce des plus prospères, bordant la rue de la Montagne, la rue de la Madeleine, la rue de Loxum notamment. Non seulement les expropriations portaient sur une superficie incomparablement plus grande, mais le prix unitaire, de modeste qu'il était dans les premiers plans, s'élevait dans des proportions fantastiques.

Telle maison de commerce a coûté à l'Etat près de 5,000 francs par mètre carré, indemnités comprises. Non seulement la valeur propre des immeubles était considérable, mais les indemnités accessoires pour dommage commercial se sont élevées souvent à des chiffres extraordinairement élevés à raison de l'importance, de la prospérité des commerces qui y étaient installés.

b) La seconde considération qui a fait élever beaucoup, non pas la dépense réelle, mais le décaissement, est la méthode que l'expérience a fait reconnaître indispensable au point de vue des intérêts de l'Etat dans les expropriations à faire pour les parties en tunnel sous des propriétés bâties pouvant être maintenues à la surface.

Dans les estimations premières il a été porté en compte, pour les expropriations à faire en sous-sol, une fraction déterminée de la valeur totale de l'immeuble.

Mais la jurisprudence qui tendait à s'établir en matière d'expropriation en sous-sol a fait reconnaître que pour sauvegarder pleinement les deniers de l'Etat, il était nécessaire d'acquérir l'immeuble en son entier, quitte à le revendre, après l'exécution des travaux, avec la servitude du tunnel sous-jacent.

En se rendant ainsi propriétaire de la totalité d'un immeuble sous une partie seulement duquel le tunnel doit passer, l'Etat a acquis une surface d'immeuble bien plus grande que celle dont il avait besoin. Le produit de la revente de ces immeubles grevés en partie de la servitude du tunnel sera considérable, car elle portera sur des surfaces énormes d'immeubles encore bâtis.

c) La construction du Palais des Beaux-Arts d'après le projet de M. l'architecte Maquet s'étendait jusque sur l'emplacement de la rue de l'Empereur actuelle et entraînait en même temps l'obligation tout en reculant celle-ci, de lui donner une largeur plus grande.

Une nouvelle convention fut conclue avec la ville de Bruxelles, propriétaire de la rue de l'Empereur, qui met à charge de l'Etat toutes les dépenses à faire pour ce recul et cet élargissement. Il va de soi que ce travail ne concerne en rien la Jonction, car s'il devait se faire à proximité de celle-ci, il se faisait aussi en dehors de son périmètre, d'après les plans de M. Maquet. (Le tracé de cette rue est tout différent de celui qui figure au plan II joint au nouveau projet de convention avec la ville de Bruxelles.)

Néanmoins la dépense des expropriations à faire sur toute la longueur de la rue de l'Empereur du côté de la Grande Harmonie fut imputée à charge des crédits de la Jonction.

Nous ne voudrions pas discuter la décision qui fut prise alors, mais il importe de constater qu'il y avait là, pour le budget de la Jonction, une charge considérable, évidemment non prévue, puisqu'elle n'est en rien une conséquence, ni directe, ni indirecte de celle-ci. C'est la construction projetée du Palais des Beaux-Arts qui seule l'a imposée.

Cette fois encore les expropriations à faire rue de l'Empereur ont porté sur des maisons de commerce des plus prospères et ont, par conséquent donné lieu à des dépenses très importantes en valeur principale et en indemnités accessoires.

d) La Chambre sait encore par le rapport de notre regretté collègue feu M. Verhaegen, sur le Budget extraordinaire de 1909, que des négociations ont été entamées avec le Collège des bourgmestre et échevins de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, en vue de faciliter la création d'une rue nouvelle allant de la place Rogier à l'église Sainte-Marie.

Et bien que la Convention définitive que la commune se déclarait prête à arrêter n'ait pas, que nous sachions, été jusqu'ici signée par les parties, l'État n'en a pas moins, dès ce moment, fait le nécessaire en vue de sa réalisation, afin de ne pas entraver l'ensemble des travaux de la Jonction.

C'est ainsi qu'il s'est imposé des acquisitions supplémentaires de nombre d'immeubles de la rue du Brabant occupés par les hôtels, cafés et maisons de commerce, acquisitions qui, en principal et indemnités accessoires, ont donné lieu à d'importantes sorties de caisse.

* * *

Nous pensons que ces explications devaient être exposées avec quelque détail et surtout avec précision en une matière de si haute importance où l'Exposé des

motifs n'a pas hésité, pour étayer sa thèse, à jeter le doute sur les estimations faites.

* * *

En ce qui concerne la Jonction même, dit l'Exposé des motifs, on lit dans le document de 1909, page 73, que plus des quatre cinquièmes, comme nombre, des immeubles nécessaires étaient entrés dans le domaine public et que le prix d'acquisition ne dépassait pas les prévisions de l'estimation, ce qui est exact.

Or, dans ces termes, cette citation est absolument inexacte.

La note de 1909 n'a nullement dit que pour plus des quatre cinquièmes, comme nombre, des immeubles nécessaires, *le prix d'acquisition* n'a pas dépassé les prévisions de l'estimation.

La note de 1909 déclare que *le prix unitaire d'acquisition* ne dépasse pas les prévisions de l'estimation, ce qui est tout autre chose que le texte altéré par l'Exposé.

Ce prix unitaire exact s'appliquant à des surfaces beaucoup plus grandes, a donné *des prix d'acquisition* relevés dans la même mesure, aussi bien pour les premiers quatre cinquièmes que pour le dernier.

Nous croyons utile, pour l'édification de la Chambre, de reproduire l'extrait textuel de la note de 1909 :

A ce jour, plus de 800, soit plus des quatre cinquièmes, de ces immeubles sont entrés dans le domaine public.

Le résultat de ces acquisitions montre que les prévisions de dépenses dans l'estimation de 56 millions de francs ont été bien établies. Pour l'ensemble de ces acquisitions et bien que l'État ait acquis en totalité des immeubles de grande valeur dans lesquels une emprise partielle seulement eût été nécessaire, immeubles dont la partie de plus grande valeur pourra être revendue après l'exécution des travaux, *le prix unitaire d'acquisition ne dépasse pas les prévisions de l'estimation.*

C'est la confirmation du bien-fondé de celle-ci dont un des grands aléas, souvent invoqué, est ainsi écarté.

Les mots « le prix unitaire d'acquisition ne dépasse pas les prévisions de l'estimation » sont en italiques dans la note de 1909. *Il a fallu plus que de l'inattention pour en faire le texte altéré de l'Exposé.*

On doit s'étonner grandement de ce que l'Exposé des motifs affirme qu'il *soit exact* que pour les premiers quatre cinquièmes des immeubles acquis « le prix d'acquisition ne dépassait pas les prévisions de l'estimation ».

Cela est, tout au contraire, *absolument inexact* car tout comme pour le dernier cinquième des immeubles acquis, les prix d'acquisition ont dépassé les prévisions dans la même mesure où les acquisitions ont porté sur des superficies plus grandes ou sur de plus grandes parties d'immeubles en élévation.

On ne peut s'expliquer l'affirmation inexacte de l'Exposé des motifs que par le fait qu'elle permettait d'arriver à l'exclamation sensationnelle finale : « Jugez combien les estimations ont été dépassées pour le dernier cinquième des immeubles acquis. »

A qui espère-t-on faire croire qu'une estimation qui s'est montrée si exacte pour les quatre cinquièmes des immeubles à acquérir soit devenue subitement si grossièrement inexacte pour le dernier cinquième. ?

Personne ne l'admettra.

La vérité est tout autre.

Si le montant des sommes décaissées par l'État s'est élevé à 82 millions de francs au lieu de 27 millions, c'est parce que, après coup, pour les raisons multiples que nous avons exposées plus haut, la superficie des terrains à exproprier et leur valeur ont été augmentées dans une proportion énorme, à raison des charges que l'État s'est imposées au grand profit des communes par les deux conventions avec la ville de Bruxelles et par les négociations poursuivies avec la commune de Saint-Josse-ten-Noode.

* * *

Pour donner une idée de l'importance exceptionnelle des acquisitions qui ont été faites ainsi en sus de celles qui sont nécessaires à la Jonction, il suffira de citer les deux chiffres donnés par le Département lui-même dans sa réponse à la question n° 16 posée par la Section centrale quant à la superficie des terrains à revendre dans l'hypothèse de l'exécution de la Jonction : 19,800 et 25,000, soit au total 44,800 mètres carrés. Ne sont-ce pas là des terrains acquis en trop?

Nous verrons plus loin ce qu'il faut penser de la valeur de 42,100,000 francs que le Département leur attribue.

Même en la supposant exacte, l'erreur commise ne serait déjà plus que de 82,000,000 — (27,000,000 + 42,100,000) ou 13 millions seulement, au lieu des 35 millions qu'accuse l'Exposé des motifs.

Nous montrerons plus loin que même cette évaluation de 42,100,000 francs est de beaucoup au dessous de la valeur réelle.

* * *

Il n'y a donc, contrairement à ce qu'affirme l'Exposé des motifs, pas d'erreur dans les estimations premières. Il y a eu, pour des raisons d'ordres divers, extension considérable des surfaces à acquérir, et cela pour donner satisfaction à des revendications de la ville de Bruxelles et de la commune de Saint-Josse-ten-Noode et, d'autre part, méthode spéciale d'acquisition des immeubles sous lesquels la Jonction doit passer en souterrain.

L'État s'est imposé de ce chef un *décaissement temporaire* important au delà des prévisions du premier projet, mais de ce décaissement il y a lieu de déduire les nombreux millions que donnera la revente des terrains. Ce n'est pas une dépense, ce n'est qu'une avance.

Rien ne justifie donc l'accusation d'inexactitude dans les estimations que l'Exposé des motifs n'a pas hésité à formuler contre les fonctionnaires qui ont dressé les estimations et contre les fonctionnaires supérieurs qui ont contrôlé l'exactitude et affirmé *à l'unanimité* qu'elles offraient toutes les garanties d'exactitude exigibles dans des travaux de cette importance.

* * *

L'Exposé des motifs aborde ensuite un chapitre de dépenses supplémentaires qui concerne particulièrement M. Helleputte, car elles sont le résultat d'une

décision qu'il a prise alors qu'il se trouvait à la tête du Département des Chemins de fer.

Le coût de la dépense entre la rue des Brigittines et la façade de la gare du Midi, estimé à 2,735,000 francs, serait porté à 5,842,000 francs, aux prix d'avant guerre.

Cette augmentation de dépense de 3 millions, en chiffres ronds, est due au caractère qu'il a tenu à donner au viaduc de la place de la Constitution et à la création, sous diverses parties de cette section de ligne, de vastes et beaux magasins de vente.

Nous rappellerons à la Chambre les déclarations que M. Helleputte a faites dans la séance du 27 juillet 1909, en réponse à l'honorable M. Delporte qui s'inquiétait des conséquences, pour la beauté de la commune de Saint-Gilles, dont il était l'un des échevins, de la construction, sur le terre-plein de la place de la Constitution, d'un remblai entre murs de soutènement qui eût constitué, disait-il, un véritable rempart.

M. Helleputte a pleinement rassuré l'honorable membre, car à ce moment il avait déjà conçu le dispositif qui a été réalisé depuis.

Au lieu d'un remblai entre deux murs pleins, il a fait établir une série de magasins de vente qui donneront à la place de la Constitution, jadis sombre, morne et déserte, de la vie et de la lumière.

En d'autres points du tracé, à l'angle de la rue Roger Van der Weyden et de la rue des Tanneurs, à l'angle de la même rue des Tanneurs et de la rue des Brigittines, où le tracé de la ligne borde la voie publique, il avait été prévu également des murs de soutènement aveugles. Il y a fait substituer des façades avec magasins de vente, vastes vitrines, qui ne peuvent qu'embellir le quartier traversé.

Si l'Exposé des motifs prend grand soin de faire ressortir la dépense supplémentaire qui en est résultée, il s'abstient, par contre, de mettre en regard le revenu que l'État retirera des installations ainsi faites.

Si notre mémoire est fidèle, il y aura ainsi, entre la gare du Midi et la rue des Brigittines, 25 ou 26 vastes magasins de vente avec caves, des mieux aménagés, de très grande allure et qui auront des superficies variables de 150, 300, 400 mètres carrés, peut-être plus encore pour certains d'entre eux.

Les 18 magasins établis place de la Constitution et avenue du Midi se trouveront au cœur même du mouvement de la gare du Midi et sont appelés à un grand succès.

Ceux de la rue des Tanneurs, établis à front d'une artère à grand mouvement, de grande activité commerciale, ne le céderont pas de beaucoup à ceux de la place de la Constitution. Pourvus de vastes dépendances ils constitueront, en outre, des magasins de dépôt d'une importance exceptionnelle.

Il n'est pas téméraire d'estimer aujourd'hui la location de tels magasins, vastes, largement aménagés, à vitrines d'exposition immenses, à la somme de 5,000 francs en moyenne, soit un revenu total de 125,000 francs, alors que l'intérêt des sommes engagées en plus, avant guerre, n'est que de 95,000 francs environ.

Le travail ainsi fait qui constitue une amélioration très sensible des projets primitifs est donc en même temps une bonne opération financière.

* * *

L'exposé des motifs ne trouve pour conclure que la phrase interrogative : « Mais est-il certain que le programme actuel ne subira pas encore de sérieuses modifications? » Question qu'on peut faire à propos de n'importe quel projet, dont la conséquence serait qu'il ne faut jamais se résoudre à rien, puisqu'après tout, les projets conçus pourraient devoir être modifiés.

Question qu'on peut tout aussi bien d'ailleurs, et même avec plus de raison, adresser aux partisans des gares en impasse qu'aux partisans de la Jonction.

Au point où en sont les études, on peut affirmer que les projets, tels qu'ils sont conçus, ne subiront plus de modifications.

* * *

L'Exposé des motifs en terminant son énumération des soi-disant erreurs dans les estimations premières, dit enfin que les bâtiments de la halte centrale étaient estimés à 2,300,000 francs et que dès 1913, l'Administration proposait une première ajoute qui entraînait une dépense de 1,500,000 francs.

Pour que l'examen de ce point fût rendu possible, il eût fallu que l'Exposé nous dît de quelle ajoute il est question. Il ne s'agit d'ailleurs, l'Exposé le constate, que d'une simple proposition sur laquelle il semble qu'on n'ait pas statué.

Nous supposons cependant qu'il s'agit d'un désideratum dont il a été déjà question il y a quelque quinze ans et auquel il était, à cette époque, impossible de donner satisfaction : la création d'une cour de stationnement des voitures publiques à l'arrivée. Depuis lors, vers 1913, l'Administration communale de Bruxelles a renoncé spontanément à construire la Bourse de commerce qu'en vertu de la Convention de 1903, elle était autorisée à établir au-dessus de l'extrémité sud de la halte centrale.

La suppression de cette installation qui débarrassera de toute construction parasitaire l'extrémité de la halte centrale, rend aujourd'hui possible l'installation de cette cour.

Il ne s'agit donc encore une fois ni d'imprévision, ni de mécompte, mais d'une installation impossible autrefois, et que les circonstances ont, depuis 1913, rendue réalisable.

Il serait très intéressant de savoir si la somme de 1,500,000 francs indiquée pour la dépense ne comprend pas la valeur de l'emplacement à occuper par la cour aux voitures, devenu indisponible pour la vente et que vraisemblablement le total de la surface à revendre au-dessus du tunnel, 25,000 mètres carrés, ne porte peut-être déjà plus en compte. Il y aurait en ce cas double emploi.

* * *

Si l'Exposé des motifs met en vedette une extension proposée des installations de la halte centrale, il omet, par contre, de dire que l'estimation première portait

sur une gare centrale à 10 voies, alors que depuis 1903, il a été décidé de la réduire à 8 voies seulement. Il y aurait eu là cependant, un décompte de quelque importance à faire.

L'Exposé des motifs s'étend avec une réelle complaisance sur toute extension apportée aux projets primitifs, mais il omet soigneusement, par contre, de signaler que des réductions faites depuis longtemps aux propositions premières auront comme résultat de diminuer de façon appréciable les premiers devis.

Ces réductions ne peuvent être ignorées. La note de 1909 a pris soin de les signaler expressément.

Elle dit :

Cette somme (1) comprend environ 3 millions de francs pour dépenses imprévues, soit plus de 5 °/₀ de la dépense totale, alors que la plupart des chiffres que l'on pouvait rationnellement prendre pour bases de comparaison ont déjà été sensiblement majorés.

Les études d'exécution ont fait reconnaître la possibilité de réaliser sur les prévisions premières des réductions importantes.

C'est ainsi qu'à Bruxelles-Midi les premiers projets comportaient la démolition de toutes les installations existantes, notamment du bâtiment des recettes longeant l'avenue Fonsny et précédé d'un vaste abri couvert pour les voitures.

Une étude précise a fait reconnaître la possibilité de conserver ces constructions importantes et, par conséquent, de réduire dans une proportion égale la surface des bâtiments nouveaux à édifier.

D'autre part, l'expérience acquise depuis quelques années a amené l'Administration à renoncer à la construction de vastes gares couvertes, de construction coûteuse et qui, dans certaines situations, sont de nature, par leurs dimensions, à réduire l'importance des constructions voisines, à les écraser en quelque sorte et à compromettre parfois l'aspect des places publiques et des rues qu'elles bordent.

Le Département a adopté, dans les constructions récentes, des abris isolés de la nature de ceux qui ont été installés à la gare de Gand-Sud et qui ont reçu l'approbation du public.

Dans cet ordre d'idées, les grandes gares couvertes prévues au devis pour Bruxelles-Nord et pour Bruxelles-Midi, et dont le coût total était estimé à 3,398,000 francs, seront remplacés par des abris isolés couvrant les trottoirs et laissant libre l'espace nécessaire au dégagement des fumées des locomotives.

Du chef de ces deux modifications, il sera réalisé, sur les prévisions du devis primitif, une économie de 2,200,000 francs qui, s'ajoutant aux 3 millions de francs déjà portés au devis, couvriront les aléas que peut présenter l'exécution du travail et les modifications qui ont été apportées au projet originel à la demande des administrations communales intéressées.

* * *

Toutes ces constatations, dit l'Exposé des motifs, nous obligent à ne pas admettre comme définitive la somme de 72 millions de francs à laquelle on s'est arrêté pour travaux encore à exécuter aux prix d'avant-guerre.

Nous resterons dans les limites d'une extrême modération en ne majorant cette somme que de 8 millions de francs; nous atteignons ainsi 80 millions de francs.

Singulière *modération extrême* que celle qui, d'un coup, fait majorer de 11 °/₀ une estimation systématiquement et laborieusement forcée déjà.

---

(1) La somme de 56 millions de francs, montant de l'estimation première.

* * *

Nous avons mis en évidence l'exagération des sommes portées à charge de la Jonction. Nous avons fait ressortir le système de l'Exposé des motifs qui consiste à grossir le budget de la Jonction de toute une série de dépenses qui ne lui incombent pas. Nous avons montré encore à quel développement invraisemblable on a porté des surfaces de locaux pour arriver laborieusement au chiffre de 72 millions de francs, qui devait faire impression sensationnelle et emporter le vote.

Au lieu de 72 millions de francs, les charges réellement à imputer à la Jonction ne sont que de 37 millions, soit un peu plus de la moitié du chiffre accusé. En le majorant d'un tantième raisonnable pour imprévus, la dépense totale restant à faire peut être estimée à 40 millions de francs.

En appliquant le coefficient 3.5, indiqué par l'Exposé des motifs, le coût du travail s'élèverait ainsi au total de 140 millions de francs, *exactement la moitié du chiffre avancé par l'Exposé des motifs.*

En ajoutant la somme de 20 millions de francs, comptée par l'Exposé des motifs pour l'électrification de la Jonction, la dépense totale à faire serait de 160 millions de francs.

* * *

Mais il faut mettre en regard des sommes *à décaisser*, les sommes à récupérer du chef de la revente des terrains disponibles, soit immédiatement, soit après l'exécution des travaux.

L'Exposé des motifs, si attentif à supputer les dépenses, même celles qui n'incombent pas à la Jonction, omet complètement de faire ce décompte.

Ce n'est que sur demande formelle faite par la Section centrale, que le Département des Chemins de fer a évalué comme suit la valeur des terrains à revendre dans l'hypothèse de l'exécution de la Jonction :

Entre la rue de la Madeleine et la rue de Loxum, environ 19,800 mètres carrés, à 2,000 francs en moyenne le mètre carré . . . . . fr.	39,600,000	»
Au-dessus du tunnel, 25,000 mètres carrés de terrains dépréciés, qui vaudraient 100 francs le mètre carré	2,500,000	»
TOTAL . . . . . fr.	42,100,000	»

En 1909 la valeur moyenne de revente des terrains, dans le quadrilatère de la Putterie, était estimée de 1,500 à 1,800 francs le mètre carré.

Il est évident que les terrains à revendre le long de la grande rue Courbe Maquet, dans la large artère de 36 mètres devant la halte centrale, dans les triangles situés en avant de celle-ci et bordant la rue de la Madeleine, la rue Wilson, la rue Courbe Maquet, atteindront la plus haute valeur de l'agglomération bruxelloise. Les estimations solidement établies alors doivent être, aujourd'hui, dans l'après-guerre, sensiblement relevées et il est d'une grande

modération de ne les majorer que de 50 % de leur valeur d'avant-guerre. La valeur moyenne en serait portée ainsi à 2,250 francs, soit, pour 19,800 mètres carrés qu'indique l'exposé des motifs : 44,500,000 francs.

* * *

Quant à la valeur de 100 francs le mètre carré attribuée par l'Exposé des motifs aux terrains situés au-dessus du tunnel, elle est au dessous, et de beaucoup, de ce que l'on peut admettre.

Dans la zone du tunnel, l'État a été amené à acquérir la totalité des immeubles et par conséquent, des surfaces parfois considérables d'immeubles en dehors du tracé du souterrain. Ces parties d'immeubles restent, à peu de chose près, sans dépréciation et l'on peut même dire qu'à raison de la majoration actuelle des prix de toute chose, elles auront, après l'exécution du travail, une valeur qui ne sera pas moindre que leur valeur principale d'avant-guerre.

Quant aux immeubles qui surplomberont le tunnel et dont certains conserveront même leurs caves en tout ou en partie, personne ne pourrait soutenir que leur valeur sera réduite à cette valeur infime de 100 francs le mètre carré, au cœur de la ville.

100 francs le mètre carré pour des immeubles, même supposés privés de leur caves, rue de la Madeleine, rue Saint-Jean, rue de Loxum, rue Sainte-Gudule, boulevard Botanique, voire même rue Pachéco !

Un immeuble de 100 mètres carrés, qui constitue déjà une bonne maison de commerce, comprenant rez-de-chaussée, et deux étages pour 10,000 francs ! Qui croira celà ?

Certes, l'Exposé des motifs dit qu'il ne paraît pas démontré que l'on pourra creuser le tunnel sous les maisons et qu'ainsi on serait amené à creuser une immense tranchée depuis l'église de la Chapelle jusqu'au boulevard Botanique ! C'est la solution du moindre effort.

Si par une véritable aberration, on s'engageait dans de pareils procédés d'exécution que répudie l'art de l'ingénieur surtout pour des travaux à faire au cœur d'une ville, il est certain que non seulement toutes les constructions auraient disparu, mais qu'on aurait encore rendu très peu propre à la bâtisse le sol même, déblayé en partie pour la tranchée.

Mais traité même de cette façon barbare, le terrain vaudrait encore bien plus que 100 francs le mètre carré dans les rues telles que la rue de l'Hôpital, Saint-Jean, de la Madeleine, de Loxum, de Sainte-Gudule et au boulevard Botanique.

Tenant compte de ce que bon nombre de bâtisses pourront et devront être maintenues, nous estimons qu'il est modéré de compter dans l'ensemble, à 500 francs la valeur moyenne du mètre carré de terrain ou d'immeuble dans la zone du tunnel. La valeur des immeubles à revendre dans cette zône serait ainsi de 12,500,000 francs, soit pour l'ensemble des propriétés à revendre le chiffre de 57 millions de francs (44,500,000 + 12,500,000). La valeur moyenne fût-elle même de 400 francs seulement, le prix de revente serait encore, au total, de 54,500,000 francs.

Quant au montant réel des décaissements d'après-guerre, il serait ramené, par

cette récupération, au chiffre de 160 — 55 = 105 millions de francs ou 110 millions en arrondissant encore le chiffre, au lieu du chiffre délibérément sensationnel de 300 millions de francs « au bas mot » que l'honorable rapporteur relève encore d'un seul bond à celui de 500 millions de francs.

Pourquoi s'arrêter en si beau chemin et ne pas aller, comme certains, au milliard qui eût été un chiffre vraiment rond et plus impressionnant encore !

CHAPITRE XIII

Récupération des dépenses engagées.

L'Exposé des motifs affirme que si la Jonction est abandonnée, la revente des terrains couvrira les dépenses engagées pour les expropriations et celles qui sont nécessaires à l'établissement de la voirie dans le quartier de la Putterie.

La valeur des tabliers métalliques à récupérer et d'autres matériaux à revendre compensera à peu près, dit l'Exposé des motifs, les frais de démolition des ouvrages exécutés.

Ces frais de démolition ont été évalués par M. le ministre Poullet au chiffre de 5 millions de francs.

L'État ne retirera des démolitions que des pierres de taille non susceptibles d'être réemployées telles quelles et qui n'auront plus même la valeur de blocs de carrière. Les tabliers métalliques construits au-dessus du boulevard du Midi ont une disposition qui en rendra le remploi difficile ailleurs, le cas résolu au boulevard étant très spécial.

Il est certain que la valeur de ces matériaux n'atteindra pas et peut-être même pas de loin, le coût des démolitions.

En l'admettant même, il n'en reste pas moins que la somme de 6,265,000 francs, valeur avant-guerre des travaux exécutés est irrémédiablement perdue.

D'autre part, croit-on qu'en vendant les immeubles au prix de 87 millions, comprenant la somme de 82 millions de francs dépensés avant-guerre pour expropriations, l'État ne subisse pas un grave préjudice?

Est-il un seul propriétaire qui, revendant après-guerre un bien pour la somme qu'il a coûté avant-guerre, se considère comme ayant récupéré son prix d'achat, aujourd'hui que le franc est tombé à peu près au quart de sa valeur d'avant-guerre?

Quoi qu'il en soit, la somme de 6,265,000 francs reste perdue.

* * *

Mais il est un autre préjudice grave et certain dont, encore une fois, l'Exposé des motifs ne dit mot : c'est le montant des intérêts des sommes dépensées.

L'État a, au total, dépensé 88,265,000 francs, valeur des travaux comprise, A une minime fraction près, cette somme a été dépensée tout entière avant-guerre, entre les années 1902 et 1914, moyenne 1908.

En escomptant même que la vente des terrains se fasse rapidement, ce qui peut avoir des conséquences préjudiciables pour l'État qui jetterait sur le marché de grandes surfaces de terrains à bâtir, on peut estimer de 45 à 50 millions de francs le montant total des intérêts des sommes engagées, jusqu'au jour de la liquidation.

En cas d'abandon de la Jonction cette somme est perdue sans retour. Elle ne l'est point si la Jonction se fait, car les recettes sans cesse croissantes du service des voyageurs auront bientôt amorti ces intérêts.

Ainsi nous arrivons à une perte sèche et certaine de plus de 50 millions, sans compter la perte, que personne ne contestera, que l'État fera en revendant les immeubles après guerre au prix qu'ils lui ont coûté avant guerre.

Et cette « liquidation » étant faite, le problème des améliorations à apporter aux gares de Bruxelles continuera à se poser dans toute son ampleur. Il faudra alors dépenser des millions et des millions pour réaliser, non pas les vagues esquisses inadmissibles des plans soumis à la Section centrale, mais des aménagements au moins tolérables pour le public et pour la capitale et qui puissent pour une période appréciable, répondre à toutes les nécessités du service.

C'est un sacrifice nouveau et considérable que l'État s'imposerait au grand profit toujours de la seule ville de Bruxelles.

* * *

Mais ici se pose une autre question très grave. Les propriétaires expropriés pour l'exécution de la Jonction ne seraient-ils pas en droit d'exiger la rétrocession de leurs immeubles?

Nous l'examinerons dans un chapitre spécial relatif à la Convention nouvelle avec la ville de Bruxelles que le Gouvernement nous demande de ratifier.

CHAPITRE XIV

Prétendu déficit dans les recettes prévues.

A la question des dépenses se rattache naturellement celle des recettes.

Lorsque l'établissement de la Jonction fut proposée à la Chambre le Gouvernement démontra que les recettes produites par l'exploitation de cette section du réseau suffiraient pour assurer le service des intérêts et l'amortissement du capital à engager.

Après avoir gonflé ridiculement le chiffre de la dépense, l'Exposé des motifs devait logiquement réduire les prévisions des recettes. Il n'y a pas manqué et il l'a fait avec la même exagération.

Il déclare qu'on peut tenir pour certain que les recettes supplémentaires que l'on escomptait pour amortir rapidement le coût du travail seront loin d'être atteintes.

Et pour étayer cette affirmation, l'Exposé affirme que les voyageurs n'auront pas intérêt à se servir de la Jonction. Il s'écoulera 30 minutes, dit-il, entre l'arrivée d'un train à Bruxelles-Nord et son départ de Bruxelles-Midi, et 14 minutes entre l'arrêt d'un train à Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi et son arrivée à la halte centrale.

Il y a tout d'abord, en ce qui concerne les relations entre Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi une réelle subtilité, il n'y a pas d'autre mot, à noter le temps qui s'écoulerait entre *l'arrivée* à Bruxelles-Nord et *le départ* de Bruxelles-Midi pour démontrer que le voyageur n'aurait pas intérêt à faire en chemin de fer le trajet entre les deux gares et que, par conséquent, les recettes supputées échapperaient au Trésor.

Trente minutes !

Il est évident que ce délai de *30 minutes* que l'on jette dans le débat est destiné à faire une sensation énorme et à emporter les convictions. C'est à peu près le temps qu'il faut pour le trajet à pied du Nord au Midi.

Hélas ! ce n'est là, une fois de plus, qu'un de ces épouvantails à étourneaux dont use l'Exposé des motifs et que M. le sénateur Liebaert a déjà dénoncés au Sénat.

* * *

Ce qui engage le voyageur à faire le trajet entre les deux gares, c'est l'intervalle de temps qui s'écoule entre son *arrivée* à la première gare et son *arrivée* à la seconde et non le départ de celle-ci.

Dès lors, même dans le système tendancieux de l'Exposé des motifs, cet intervalle de temps est réduit de 30 à 20 minutes, ce qui modifie déjà profondément l'aspect du problème.

Le parti pris saute aux yeux.

D'autre part, nous avons montré par l'exemple de Friedrichstrasse, à Berlin, et du prolongement du chemin de fer d'Orléans à Paris, que le stationnement de 10 minutes qu'on invoque à l'appui de la thèse du déficit est exagéré au delà de toute mesure.

Pour la très grande majorité, pour la presque totalité des trains, le stationnement aux gares extrêmes du Nord et du Midi pourra être limité, ainsi qu'il se pratique à Friedrichstrasse et à la gare d'Austerlitz, à 3 ou 4 minutes.

A Paris, rappelons-le, les trains ordinaires ne mettent entre l'*arrivée* à Austerlitz et l'*arrivée* au Quai d'Orsay, que 9 minutes.

Ce temps comprend un arrêt à la halte intermédiaire de Saint-Michel et le parcours d'un tronçon de ligne de 4 kilomètres, de 1 kilomètre plus long par conséquent que la Jonction.

Si même on admet que l'arrêt à la halte centrale de Bruxelles soit quelque peu plus long qu'à la halte de Saint-Michel à Paris, si, d'autre part, on envisage que le trajet est moins long à Bruxelles, c'est faire la part très généreuse aux adversaires de la Jonction que de supposer, entre l'arrivée à Bruxelles-Nord et l'arrivée à Bruxelles-Midi, un intervalle de temps de 12 minutes, mettons même 13 au grand maximum.

Pour les express, les rapides, les trains de luxe à parcours énormes, transportant de grandes quantités de bagages, l'intervalle entre l'arrivée à Austerlitz et à l'arrivée au Quai d'Orsay, après un parcours de 4 kilomètres, est de 12 minutes.

Nous sommes loin des 30 minutes dont on nous menace dans l'Exposé des motifs. De même la durée du trajet entre l'arrivée à Bruxelles (Nord) et l'arrivée à la halte centrale ne dépassera pas 7 minutes, soit la moitié du temps qu'indique l'Exposé !

* * *

Nos grands trains internationaux dont la durée de stationnement pourrait devoir être quelque peu portée au delà du temps normal, constituent une fraction très faible du mouvement total et ce ne sont certes pas eux qui amènent à Bruxelles les grandes foules qui ont un intérêt majeur à arriver très promptement au cœur de la ville. Ces cas exceptionnels ne sauraient influencer de façon appréciable le nombre total des voyageurs qui emprunteront la Jonction pour arriver au plus près de leur domicile ou de l'endroit où les appellent leurs affaires ou leur travail.

Ce ne sont non plus les voyageurs amenés par ces grands trains qui s'imposeront la course à pied dont parle l'Exposé des motifs entre l'une des gares extrêmes et la halte centrale.

Il n'est pas sans intérêt de signaler que l'extrémité Nord des trottoirs de la gare du Nord réaménagée se trouverait à 1,600 mètres de la Bourse et que le milieu des trottoirs en serait à 1,450. C'est une course de plus d'un quart d'heure que s'imposerait le public qui voudrait faire le trajet à pied, car on ne peut espérer circuler à la vitesse de 6 kilomètres à l'heure sur les trottoirs encombrés des rues ou des boulevards du centre.

Encore une fois la réfutation de la thèse soutenue par tous les précédents gouvernements depuis 1900 ne repose que sur des hypothèses inexactes, absolument démenties par ce qui se passe ailleurs et par ce que nous sommes à même de réaliser ici.

* * *

Loin d'être mise à néant, loin même d'être simplement affaiblie, la thèse soutenue par tous les gouvernements se trouve aujourd'hui renforcée par l'augmentation continue, énorme, du nombre des voyageurs depuis l'époque où le rendement de la Jonction a été calculé et exposé pour la première fois aux Chambres.

L'honorable sénateur M. Deswarte, en séance du Sénat du 27 mai 1924 a émis le vœu de voir le Sénat mieux documenté quant à la Jonction Nord-Midi. Combien il a raison!

Mais l'honorable Ministre des Chemin de fer est avare de communications. On dirait qu'il a le sentiment du peu de valeur de celles qu'il s'est résigné à donner.

Voici comment la note de 1909 exposait au Parlement la question financière :

Avantages du projet au point de vue financier.

M. Vandenpeereboom, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*, exposant pour la première fois à la Chambre les idées du Gouvernement au sujet de la Jonction Nord-Midi, en séance du 28 mars 1899, résumait la question dans les termes suivants :

« Deux systèmes sont en présence : 1° extension des installations actuelles; 2° création d'une jonction, avec gare centrale, entre les stations du Nord et du Midi.

Le premier système, qui entraînerait une dépense très considérable, présenterait les inconvénients suivants :

1° Maintien des gares à rebroussement; 2° maintien de l'interruption de service entre les lignes du Nord et du Midi; 3° inconvénients résultant de l'encombrement dans nn nombre trop limité de gares; 4° dépenses très élevées qui ne permettent pas une extension de trafic aussi grande qu'avec des gares de passage; 5° nécessité, par conséquent, de faire de nouvelles dépenses dans un avenir moins éloigné que dans le second système; 6° enfin, nécessité d'exproprier tout un quartier au détriment de la voirie urbaine.

Le second système consiste à relier les deux gares actuelles et à les transformer en gares de passage, de manière à pouvoir arriver à des extensions très considérables de trafic avec un minimum d'installations.

On pourra ainsi réaliser un système d'exploitation plus économique pour l'administration et plus avantageux pour les voyageurs, puisque tous les trains desservant Bruxelles passeront par les gares principales.

Les travaux s'harmonisent d'ailleurs avec les intérêts de la voirie. On peut effectuer ce travail avec ou sans gare centrale, mais il est évident que, à tous les points de vue, la réalisation de cette gare présentera de très grands avantages. En effet, elle permettra : 1° d'éviter l'encombrement des voyageurs dans les gares du Nord et du Midi; 2° aux voyageurs d'arriver au centre ou aux deux extrémités de la ville; 3° de réduire la dépense d'établissement de ces deux gares; 4° au point de vue des finances, d'amortir, dans un assez bref délai, grâce à une taxe supplémentaire, la dépense de tous les travaux.

Il est à remarquer que, au moment où ces travaux seront terminés, l'extension du nombre des voyageurs dans l'agglomération de Bruxelles sera telle que les gares actuelles du Nord et du Midi ne perdront pas de leur importance présente. »

Nous avons, dans les développements qui précèdent, examiné successivement la plupart des arguments invoqués par M. le Ministre Vandenpeereboom. Il ne nous reste qu'à exposer les avantages que présente le projet au point de vue financier pour l'État, au point de vue des facilités d'embarquement ou de débarquement pour le public.

La note préliminaire du Budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1900 exposait ainsi les avantages financiers du budget :

Il sera facile de réduire à un minimum absolu le nombre des trains qui se forment et se remisent à Bruxelles, de diminuer par le fait l'importance des installations accessoires de formation et de remisage, ainsi que la dépense de premier établissement qu'elles comportent. L'utilisation meilleure du matériel roulant et du personnel des trains permettra de réaliser une importante économie dans les frais d'exploitation. Enfin, la surtaxe modique payée par le voyageur du chef du parcours supplémentaire, qui lui permettra de gagner du temps et de s'épargner de la fatigue, procurera à l'administration une recette nouvelle qui n'existerait point dans le premier système.

Certes, les considérations qui viennent d'être développées justifieraient à elles seules la préférence à donner au second système. Mais il a paru utile de préciser la comparaison, notamment au point de vue financier.

Voici les résultats des études auxquelles il a été procédé à cette fin :

Premier système.

Montant de la dépense à résulter de l'agrandissement de la gare de Bruxelles (Nord) conservée comme gare de rebroussement . . . . . fr.	34,200,000	»
Dépense de même espèce pour la gare de Bruxelles (Midi)	11,888.000	»
TOTAL. . . . fr.	46,080.000	»

Second système.

Aménagement de la gare de Bruxelles-Nord transformée en gare de passage . . . . . fr.	9,638,000	»
Construction du raccordement direct entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi), partie comprise entre Bruxelles (Nord) et la gare centrale (rue de Loxum), à ciel ouvert entre le Nord et le Jardin Botanique, en souterrain sous le Jardin et jusqu'à la rue de Loxum	10,500,000	»
Construction de la gare centrale en tranchée de 6 mètres de profondeur, à ciel ouvert	16,151,000	»
Partie de raccordement direct comprise entre la gare centrale et Bruxelles (Midi)	12,505,000	»
Aménagement de la gare de Bruxelles (Midi) transformée en gare de passage	5,670,500	»
Modifications aux égouts et pavages de la ville de Bruxelles et imprévus.	1,532,500	»
TOTAL. . . fr.	56.000,000	»

Mais il faut faire état, dans le second système, de la recette annuelle nouvelle à percevoir sur le raccordement central. Celle-ci peut très modérément s'évaluer de la manière suivante :

D'après les données statistiques recueillies à diverses époques et en tenant compte de la progression annuelle moyenne du mouvement des voyageurs qui est d'environ 10 °/₀ pour les gares de Bruxelles, il est certain que, au moment où le raccordement central sera mis en exploitation, le nombre des voyageurs embarqués et débarqués dans les gares précitées atteindra 45 millions par an. Ce chiffre comprendra 10 millions d'ouvriers voyageant au moyen d'abonnements de semaine. Ce trafic peut être attribué pour les deux tiers à la gare centrale, le tiers restant se répartissant entre les deux gares extrêmes.

Voici la recette calculée d'après ces données :

Ouvriers voyageant avec des abonnements de semaine dont le prix ne peut être augmenté que très faiblement :

$^2/_3 \times 10,000,000 \times$ fr. $0.0025 =$ . . . . . fr.	16,666	»
$^1/_6 \times 10,000,000 \times$ fr. $0.005 =$	8,333	»

Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours d'une gare extrême jusqu'à la gare centrale (supplément du prix actuel) :

$^2/_3 \times 35,000,000 \times$ fr. $0.05 =$	1,166,666	»

Voyageurs à billets ordinaires faisant le parcours de tout le raccordement central entre les deux gares extrêmes (supplément du prix actuel) :

$^1/_6 \times 35,000,000 \times$ fr. $0.10 =$	583,333	»
TOTAL. . . fr.	1,774,998	»

Il est à remarquer que les dépenses d'entretien et d'exploitation propres au raccordement nouveau et à la gare centrale seront très probablement, en totalité, couvertes par les économies à réaliser dans l'organisation du mouvement général entre le Nord et le Midi du pays. Ces économies résulteront, pour un grand nombre de trains desservant la capitale, de la suppression des chômages du personnel et du matériel dans les gares terminales actuelles. Afin d'éviter tout mécompte à cet égard, on peut admettre cependant un certain excédent de dépenses à défalquer de la recette calculée plus haut et ramener à 1,500,000 francs la recette nette à encaisser par l'Administration dès la première année, du chef de l'exploitation du raccordement direct et de la gare centrale.

Cette recette nette suivra naturellement la progression constatée dans le mouvement des voyageurs. Ainsi qu'il est dit plus haut, cette progression est actuellement d'environ 10 % par an. En supposant, pour rester dans des prévisions très modérées, qu'elle se réduise à 3 % dans l'avenir, il est aisé de vérifier que le capital de 56 millions de francs s'amortit en moins de trente-huit ans.

Ainsi, d'une part (premier système), dépense d'environ 46 millions de francs, qu'il faudrait amortir en laissant subsister tous les inconvénients de la situation actuelle auxquels viendraient même s'ajouter des inconvénients nouveaux.

D'autre part (second système), dépense d'environ 56 millions de francs, amortie en moins de trente-huit ans, grâce à la perception d'une recette nette progressive que l'État continuera à percevoir indéfiniment après l'amortissement du capital et qui n'existerait pas dans le premier système; avantages considérables pour le public de Bruxelles et du pays; solution laissant la voirie urbaine et la circulation ordinaire parfaitement indemnes et pouvant même se combiner très heureusement avec les travaux d'embellissement, d'assainissement, d'amélioration de communications qu'une capitale en voie de rapide développement doit fatalement réclamer d'une manière impérieuse dans un avenir prochain.

Le choix n'est évidemment pas douteux. C'est au second système qu'il faut s'arrêter sans aucune hésitation, et c'est dans le dessein de commencer les travaux aussitôt que possible que le Gouvernement sollicite un premier crédit compris dans les sommes indiquées ci-dessous.

Cette argumentation si concluante reste entièrement debout.

La note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900 fait ressortir que, par la perception de recettes nouvelles, la dépense totale de 56,000,000 de francs sera amortie en moins de trente-huit ans.

Quel est donc le travail d'utilité publique dont on puisse attendre pareil résultat?

Mais cet amortissement sera peut-être plus rapide encore.

Les calculs de la note préliminaire sont basés sur l'hypothèse que, au moment où le raccordement central sera mis en exploitation, le nombre des voyageurs embarqués et débarqués dans les gares de Bruxelles atteindrait au minimum 45 millions par an.

Ces prévisions seront largement dépassées.

Le nombre de voyageurs embarqués ou débarqués à Bruxelles en 1908 atteint déjà 38 millions.

Par la progression moyenne du nombre de voyageurs, qui est de 10 % par an depuis plus de vingt-cinq ans, le nombre de voyageurs atteindrait dans six ans, époque où l'on peut prévoir la mise en service de la Jonction, le chiffre énorme de 67 millions.

Si on suppose que la moitié seulement des voyageurs fréquenteront la halte centrale, au lieu des deux tiers supputés dans les calculs antérieurs, si même on suppose un certain ralentissement dans la progression, résultant, par exemple, de la réduction de certains trafics due à la création de lignes de tramways ou de lignes vicinales, on se convainc que l'amortissement de la dépense totale se fera bien certainement dans le délai précédemment escompté de trente-huit ans.

L'établissement de la Jonction décrétée constitue donc non seulement une solution radicale et complète du problème, mais encore une opération financière très fructueuse pour le Trésor.

* * *

L'Exposé des motifs prétend que les voyageurs abandonneront les trains à la première station d'arrivée, préféreront faire, même à pied, le trajet vers la Bourse plutôt que de débarquer à la halte centrale et que les trains parcourront ainsi la Jonction à vide ou à peu près. Les adversaires de la Jonction s'appuient ainsi alternativement sur des affirmations absolument contradictoires, suivant les nécessités de la thèse qu'ils défendent pour le moment. Dès longtemps MM. les ministres Liebaert et de Broqueville ont dévoilé la manœuvre.

Le 22 mai 1901, M. le ministre Liebaert disait à la Chambre :

Les voyageurs sauront mieux que personne où il leur convient de descendre à Bruxelles, soit à la gare du Nord, soit à la gare du Midi, soit à la gare intermédiaire. On peut les laisser faire.

Il en est qui disent : Il ne descendra pas beaucoup de voyageurs à la gare centrale. A ces dires, j'oppose le témoignage de l'honorable M. Woeste qui disait, au contraire, qu'il en descendra tellement que, quoi qu'on fasse, cette gare deviendra bientôt trop petite et qu'elle finira par absorber la capitale tout entière!

Et le 27 décembre 1910, M. le sénateur comte de Smet de Naeyer combattant la Jonction qu'il avait défendue naguère, disait :

J'ajoute qu'en plantant dans le cœur de Bruxelles une gare qui accaparerait la moitié des voyageurs, vous rendriez la situation inextricable avant dix ans. Pour évacuer les trois ou quatre cents voyageurs qui débarqueraient, à certains moments de la journée, de chacun des trains se succédant de cinq en cinq minutes sur chacune des quatre voies, il faudrait des centaines de véhicules, automobiles et autres, continuellement en mouvement. Ce serait l'encombrement absolu, sans remède.

MM. Woeste et de Smet de Naeyer combattant la Jonction, affirmaient ainsi tous deux exactement le contraire de ce qu'avance aujourd'hui l'Exposé des motifs pour la combattre encore.

M. de Broqueville a montré que les mesures étaient prises dans les projets de voirie pour éviter la congestion du cœur de la ville par le grand nombre des voyageurs arrivant à la halte centrale.

Il répondait le 28 décembre à l'honorable sénateur comte de Smet de Naeyer :

Le troisième argument qu'il a fait valoir m'a encore plus surpris que les précédents. Il consiste à dire que nous allons provoquer à Bruxelles-centre une véritable congestion. Mais ici encore, je serais en droit de dire : c'est vous-même qui l'avez voulu puisque vous avez été l'un des principaux artisans de cette situation. Mais je ne désire pas employer plus d'une fois cet argument.

Quel est le remède proposé par l'honorable comte de Smet pour éviter cette congestion? Le grand mouvement, dit-il, commande de placer à l'avenir les gares à la périphérie de la ville. Il a cité, à l'appui de sa thèse, l'exemple de la gare du Nord à Paris dont le mouvement encombre la rue Lafayette, à raison du grand flot de voyageurs qui, de la gare du Nord, se dirigent vers Paris ou inversement.

Il ne me déplaît pas de constater, Messieurs, que l'argument de l'honorable sénateur se retourne absolument contre lui-même, pour quiconque connaît la situation de Paris. Pourquoi les encombrements se produisent-ils rue Lafayette? Précisément, parce que la

gare se trouvant placée plutôt à la périphérie de la ville, le flot de voyageurs qui doit aller vers l'intérieur ne trouve à sa disposition qu'une seule bonne artère directe. Au contraire, si la gare du Nord se trouvait au centre de Paris, au lieu d'une seule voie pour débarrasser la gare de ses voyageurs, il y aurait sans doute une série de voies rayonnantes.

C'est ce qui a été prévu autour de la halte centrale, en parfait accord avec la ville de Bruxelles.

En réalité, Messieurs, le système adopté par la ville de Bruxelles, sous les auspices de l'honorable sénateur, est un système idéal tant au point de vue de la ville de Bruxelles que des chemins de fer. Il permet de desservir à la fois le centre et la périphérie, car remarquez bien que pas une gare ne sera supprimée par suite de la Jonction Nord-Midi. Il arrivera simplement qu'il y aura à Bruxelles une gare importante de plus et qu'elle sera placée au centre de la ville. Comment l'honorable sénateur ne s'aperçoit-il pas que l'argument qu'il a produit est le plus formidable qu'on puisse invoquer en faveur de la gare centrale? Car pour provoquer la congestion, il faut des congestionneurs! Or, ceux-ci, ce sont en l'espèce les voyageurs. Pourquoi viendront-ils à la gare centrale, malgré les quelques centimes qu'ils payeront en plus? C'est parce que leur intérêt sera d'aboutir là ou d'y prendre le train. Quant à la congestion hypothétique, on y a pensé depuis longtemps. L'Administration communale de Bruxelles est assez intelligente et prévoyante pour songer à cette éventualité; et ne l'eût-elle pas fait, nous aurions cru de notre devoir de causer avec elle de cette question. Sera-t-elle à craindre cette congestion avec ces rues larges de 22 et de 30 mètres, qui aboutiront à la gare centrale et qui, formant les branches d'un X énorme, éparpilleront les voyageurs aux quatre coins de la ville, dès leur sortie de la gare? Pourquoi les a-t-on créées? C'est en vue d'éviter l'encombrement des abords.

M. Catteau. — L'encombrement des rues est le plus beau décor des grandes villes.

M. le baron de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je vous remercie : votre interruption est un bel argument à l'appui de ma thèse.

Dans des villes où la circulation est certainement aussi intense qu'à Bruxelles sinon même beaucoup plus, on a adopté le dispositif que nous préconisons.

*
* *

Revenant sur la même question, en séance de la Chambre du 15 mars 1911, M. le ministre de Broqueville, après avoir montré que les rues à créer autour de la halte centrale éviteront tout encombrement quelle que soit l'intensité du mouvement des voyageurs, après avoir établi que les dégagements sont bien moins larges autour de nombreuses gares de Londres, prises parmi les plus importantes, Charing Cross, Cannonstreet, Moorgate, Liverpoolstreet, Broadstreet, etc., autour de la station de Friedrichstrasse, à Berlin, conclut ainsi :

Sans prétendre qu'il faille les imiter, on peut en conclure qu'aucun encombrement n'est à craindre aux abords de la halte centrale qui sera desservie par sept rues, dont quatre de largeur exceptionnelle à Bruxelles, rayonnant vers les diverses parties de la capitale.

Je disais à l'instant que la Ville de Bruxelles ne doit pas s'effrayer de certaines affirmations des adversaires de la Jonction. S'agit-il, en effet, de calculer l'amortissement de la dépense, ils assurent qu'il n'arrivera presque pas de voyageurs à la gare centrale, que tous descendront aux gares du Nord et du Midi; s'agit-il, au contraire, d'ameuter les populations de Saint-Josse-ten-Noode et de Saint-Gilles, ils font immédiatement débarquer tous les voyageurs à la halte centrale et ils affirment que ce mouvement va congestionner la ville de Bruxelles. (*Rires.*)

M. de Broqueville dénonçait ainsi en conclusion le double jeu des adversaires de la Jonction prêchant blanc ou noir suivant les besoins de leur thèse.

* * *

La vérité est que le mouvement des voyageurs sera considérable à la halte centrale. L'intensité du mouvement dans les gares établies à l'étranger au cœur des grandes villes démontre surabondamment l'intérêt que le public attache à débarquer au plus près du centre des capitales.

On a déjà cité le succès inoui du travail effectué par la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans lorsque, il y a trente ans environ, elle a prolongé de 1,500 mètres, jusqu'au Luxembourg, sa ligne de chemin de fer se terminant autrefois à la place Denfert. Cette opération a donné des résultats inespérés : dès la première année d'exploitation le nombre des voyageurs augmentait de 40 °/₀, montrant ainsi qu'en rapprochant la station du centre de la capitale française on avait donné satisfaction au public voyageur.

* * *

Écoutez encore ce qu'en pensait le directeur d'une Compagnie anglaise de Chemin de fer qui a fait naguère des sacrifices énormes pour amener ses trains en un centre du mouvement de Londres, Charing Cross. Elle a dépensé pour relier Charing Cross à Cannon street, la somme de 80 millions de francs, énorme pour l'époque, surtout pour une compagnie n'exploitant à ce moment qu'un peu plus de 600 kilomètres.

Voici ce que disait M. de Broqueville, en séance de la Chambre du 15 mars 1911 :

M. de Broqueville. *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — On a dit également — et, je me hâte de le dire, ce n'est pas l'honorable M. Janson qui a commis cette erreur — que le progrès commandait désormais d'éloigner les gares des centres des villes et de les placer plutôt à leur périphérie.

J'avoue que cette affirmation m'avait absolument ahuri. En effet, je savais quel avait été le programme des grandes administrations étrangères au cours de ces dernières années. Je ne voyais guère, sauf à Francfort, de grandes gares à rebroussement établies récemment là où l'on pouvait faire autrement et j'observais partout la volonté d'établir des jonctions aussi directes que possible ou de pénétrer toujours plus avant au cœur des cités. Mais, ne me fiant pas aux renseignements que je possédais déjà à ce sujet, j'ai tenu à connaître l'avis du directeur général d'une des grandes sociétés anglaises, étant donné que l'Angleterre passe pour être la première à marcher avec le progrès en ces matières.

Je lui ai fait demander si, comme on l'affirmait en Belgique, il était exact que, par l'adoption du projet d'un certain architecte londonien, une véritable révolution allait se produire à Londres en matière d'emplacement et d'exploitation des gares. Voici ce qu'a répondu le directeur général de cette Compagnie...

M. Nerincx. — Quelle est cette Compagnie?

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Il s'agit du South Eastern and Chatham Railway; son directeur général, Sir Vincent Mill, écrit ce qui suit :

« Aucune communication officielle n'a jamais été faite au Comité de direction du Chemin de fer du South Eastern and Chatham et le projet n'a jamais été discuté par les Compagnies de chemins de fer, qui l'estiment n'être pas réalisable

» La prospérité d'une Compagnie de chemin de fer exige que ses gares d'aboutissement, à Londres, soient en contact intime avec les centres d'affaires et soient facilement accessibles pour le public voyageur. »

M. Janson. — C'est le cas des deux gares existantes.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Je continue la citation :

« La compensation que la Compagnie du chemin de fer exigerait pour la réalisation d'un projet quelconque de la nature de celui qui est proposé, serait tellement élevée que l'idée ne peut être considérée que comme purement théorique et nullement pratique. »

Il serait difficile, je pense, de donner réponse plus catégorique et plus pertinente. Notez, Messieurs, que cette réponse n'a pas été faite pour les besoins de la cause, car le directeur général de cette société anglaise, je n'ai pas besoin de le dire, n'a pas répondu en ce sens pour nous être agréable.

* * *

Au Congrès des Chemins de fer, à Rome, M. Brisse, délégué des Chemins de fer de l'Est (France), soutenait la même thèse :

En ce qui concerne ces éléments du trafic, nous ne pouvons trouver de meilleurs exemples historiques qu'à Londres. Malgré le développement des moyens de communications inter-urbaines, malgré les chemins de fer souterrains ou de surface, malgré le développement des tramways électriques et autres, les exigences du public voyageur sont de pouvoir pénétrer le plus loin possible dans les villes et les gares qu'y joignent la Cité.

La cause est ainsi entendue.

* * *

Nous avons dit que loin d'être mises à néant, loin même d'être affaiblies, les thèses des Gouvernements précédents faisant ressortir les avantages financiers de la Jonction sont aujourd'hui renforcées par l'augmentation énorme et constante du nombre des voyageurs.

Les calculs établis en 1899 de la recette à provenir du passage des voyageurs sur la Jonction sont basés sur un mouvement total de 45 millions de voyageurs dans les gares de Bruxelles, au jour où l'on escomptait que le raccordement central pourrait être mis en service.

Ce mouvement, actait la déclaration de M. le Ministre Vandenpeerenboom, subit une progression annuelle moyenne de 10 °/₀ dans les gares de Bruxelles.

La note de 1909 constate qu'étant donnée cette progression qui ne s'était pas démentie depuis vingt-cinq ans, le nombre des voyageurs atteindrait six ans plus tard, en 1915, époque où l'on prévoyait alors la mise en service de la Jonction, le chiffre de 67 millions.

Déjà à la Chambre, le 22 mai 1901, M. Liebaert disait :

D'autre part, la statistique constate que depuis longtemps la progression des voyageurs est, à Bruxelles, de 10 °/₀ par an. En supposant donc que le mouvement des voyageurs ne s'élève aujourd'hui qu'à 36,500,000 voyageurs par an, on peut dire que dans dix ans nous en aurons un total de 73 millions.

Je note, en passant, que dans ce total de voyageurs, ceux de la province occupent la plus grande place.

M. Woeste. — Nous sommes d'accord sur tout cela.

M. le représentant Hubert, constatait le 21 août 1908, qu'en 1875. nous avions 35 millions de voyageurs sur l'ensemble du reseau; quinze après, soit en 1890, nous en avions 64 millions, c'est-à-dire presque le double et en 1905, nous en avions 145 milllions.

Dans cette affluence de voyageurs quelle est la proportion de ceux qui arrivent à Bruxelles, demandait M. Hubert. Et il répondait :

M. Vandenpeereboom a fait faire une statistique pour l'année 1898 qui a constaté qu'environ 25 °/₀ de tous les voyageurs débarquent à Bruxelles.

J'ai demandé, ajoutait-il, à l'honorable ministre de bien vouloir me fixer les chiffres pour l'année courante (1908) et nous sommes arrivés à un résultat à peu près le même, c'est-à-dire 23 °/₀ du nombre total des voyageurs.

Les statistiques citées par M. Hubert s'arrêtaient à 1905.

Depuis lors, le mouvement des voyageurs sur l'ensemble du réseau s'est élevé, en 1909, à 161 millions. En 1913, l'année avant la guerre, le chiffre formidable de plus de 204 millions a été atteint.

La guerre est venue supprimer net tout trafic, mais la restauration du réseau sous l'énergique impulsion de M. le ministre Renkin a été si rapide, la reprise du mouvement a été si marquée que nous savons que, dès l'année 1920, le mouvement des voyageurs s'était relevé au chiffre de la dernière année d'avant-guerre, 1913, soit plus de 204 millions.

Et nous savons encore que le mouvement des voyageurs n'a cessé d'aller croissant. S'il en fallait chercher la preuve, nous la trouverions dans le fait que bien que, depuis, le nombre des trains ait été relevé de 431 par jour, l'encombrement de nos trains ne s'est pas atténué.

Il n'est pas douteux que, dès 1922, l'augmentation ait été énorme par rapport à 1920, et que le nombre des voyageurs ait atteint 227 à 228 millions et peut-être plus au cours de cette année.

En service régulier, dit l'Exposé des motifs, le nombre des voyageurs *débarquant et s'embarquant* journellement à Bruxelles-Nord pendant la période actuelle (juin et juillet 1922) est de 120,000.

La Section centrale ayant demandé (question 4) le détail du nombre moyen de voyageurs *débarquant* dans chacune des trois gares principales de Bruxelles, la réponse du Département montre que *pour l'année 1922* le nombre *moyen* journalier de voyageurs *débarqués* est, pour les trois gares réunies de 118,485 ou, pour les 365 jours de l'année, 43 millions en chiffre rond.

Le nombre de voyageurs embarqués étant sensiblement équivalent, il s'en suit que le nombre total des voyageurs embarqués ou débarqués à Bruxelles, dans les trois gares, en 1922, se serait élevé à 86 millions.

La statistique établissant que le nombre des voyageurs croit chaque année, à Bruxelles, de 10 °/₀, on peut supposer que ce nombre a été, en 1923, de 94 millions et qu'en 1924 il sera de plus de 100 millions, chiffres qui dépassent, et de beaucoup, ceux qui serviront lors de l'estimation des recettes.

Ces chiffres concordent avec celui qui fut donné au Sénat, en séance du

4 août 1920, par M. le ministre Poullet déclarant : « Il y a actuellement 45 millions de voyageurs qui débarquent annuellement à Bruxelles. »

Les progressions annuelles du nombre des voyageurs sur l'ensemble du réseau ont été en croissant graduellement, à diverses périodes, de 8 millions à 10,500,000 et à 12 millions en chiffre rond par an.

Si nous supposions que le Gouvernement pût parvenir par une combinaison financière à faire exécuter le travail en son entier dès maintenant de façon à le terminer en 1930 par exemple, on pourrait escompter que pour cette année 1930 le mouvement total sur l'ensemble du réseau aurait atteint 325 millions de voyageurs au minimum, soit pour 1931, première année d'exploitation, le chiffre de 338 millions environ.

En appliquant à ce mouvement général le pourcentage de 25 °/₀ constaté par les statistiques, nous trouverions pour le mouvement total des voyageurs embarqués ou débarqués à Bruxelles, le nombre de 81 millions en 1930 et de 85 millions environ en 1931.

Si au lieu de ce pourcentage de 25 °/₀ nous nous basions sur l'augmentation de 10 °/₀ par an du nombre des voyageurs à Bruxelles, nous obtiendrions des résultats bien plus élevés encore. Mais nous tenons à ne pas être accusés de forcer notre démonstration.

* * *

Par analogie avec les hypothèses de 1899, supposons que dans ce nombre il y ait 15 millions d'ouvriers voyageant au moyen d'abonnements de semaine et, atténuant les hypothèses de 1899 admettons, comme la note de 1909, que la moitié seulement des voyageurs emprunteront la halte centrale, au lieu des deux tiers supputés dans les calculs antérieurs.

Si nous appliquons respectivement aux deux catégories de voyageurs des taxes supplémentaires de 5 et 10 centimes, pour les ouvriers abonnés, de 20 et 30 centimes pour les voyageurs ordinaires effectuant soit le parcours jusqu'à la halte centrale, soit la traversée entière de la ville, nous obtenons la recette ci-après :

Ouvriers voyageant avec des abonnements de semaine :

½ 15,000,000 × 0.05 = ... fr.	375.000	»
¼ 15,000,000 × 0.10 = ...	375,000	»

Voyageurs ordinaires :

½ 66,000,000 × 0.20 = ...	6,600,000	»
¼ 66,000,000 × 0.30 = ...	4,900,000	»
TOTAL. . . fr.	12,250,000	»

Si, même on suppose qu'au lieu de la moitié pour les voyageurs allant jusqu'à la halte centrale, du quart pour ceux effectuant tout le parcours, on ne compte respectivement que sur $^2/_5$ et $^1/_5$, la recette serait encore de 10 millions, en chiffre rond, en tablant sur le total de 81 millions de voyageurs en 1930. Le total suffit encore amplement pour la démonstration à faire.

* * *

Il n'est pas sans intérêt de signaler, en passant, que cette recette de 12,250,000 francs pour un parcours de 3 kilomètres correspond à une recette kilométrique de 4,083,000 francs, alors que la recette kilométrique du service des voyageurs, pour une recette totale de 350 millions pour l'ensemble du réseau, ne correspond qu'à 77,000 francs.

Cette recette sera atteinte et même dépassée dès la première année (1931) d'exploitation de la Jonction et suivra naturellement ensuite la progression annuelle d'environ 10 °/₀ du mouvement des voyageurs à Bruxelles.

Si même on suppose, comme la note de 1909, un certain ralentissement dans la progression, on se convainc aisément que l'amortissement du capital à investir dans la Jonction se ferait à bref délai.

Et le travail de la Jonction étant réalisé, celui-ci exonérerait l'État de toute dépense nouvelle, alors que dans l'hypothèse du maintien des gares en impasse, l'État serait tenu, et l'Exposé des motifs le reconnaît, à faire pour l'aménagement des gares, d'ailleurs toujours insuffisantes, pour le relèvement de celles-ci, des dépenses considérables que rien ne viendrait amortir, puisqu'elles ne permettraient la perception d'aucune taxe nouvelle pour parcours supplémentaires.

Ainsi que le dit la note de 1909, l'établissement de la Jonction décrétée constitue donc non seulement une solution radicale et complète du problème, mais encore une opération financière très fructueuse pour le Trésor.

La Jonction est de tout le réseau la ligne pour laquelle l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé sont le mieux assurés. On peut dire que sa construction améliorera la situation du Trésor. Elle ne coûtera rien à l'État, elle lui rapportera.

CHAPITRE XV

Prétendue augmentation des frais d'exploitation.

Non seulement, affirme l'Exposé des motifs, il y aura un déchet sérieux sur les recettes escomptées, mais les dépenses d'exploitation vont grossir dans une notable mesure.

Nous venons d'établir que non seulement cette affirmation relative au déchet sur les recettes est formellement démentie par les faits, mais que, tout au contraire, les recettes escomptées seront augmentées à raison de l'augmentation du mouvement des voyageurs dans les gares de Bruxelles et de l'augmentation

notable des taxes supplémentaires que l'Etat est actuellement en droit d'imposer pour le passage sur la Jonction.

Une application méthodique des tarifs actuels au parcours supplémentaire de un kilomètre et demi ou de 3 kilomètres sur la Jonction aurait permis d'escompter des recettes bien plus élevées encore.

Mais à l'encontre de l'Exposé des motifs, nous avons tenu à ne rien exagérer, à ne pas forcer les chiffres.

*
* *

Les dépenses d'exploitation vont grossir dans une mesure notable, dit l'Exposé des motifs.

Et, à l'appui de son affirmation, l'Exposé se borne à cette seule phrase interrogative : Se représente-t-on les frais de traction et de personnel nécessaires, pour faire rouler des centaines de trains, le plus souvent à vide ou peu occupés, entre Bruxelles-Nord et Forest, entre Bruxelles-Midi et Schaerbeek?

Loin de rouler à vide les trains sur la Jonction seront, au contraire, occupés et même très occupés, au point que les adversaires de la Jonction ont prétendu qu'il en résulterait un encombrement de la halte centrale et des rues avoisinantes.

Leur parcours sera de très grand rapport au lieu d'être une charge pour le Trésor et l'application pure et simple des tarifs donnerait des résultats encore autrement fructueux que ceux que nous invoquons.

*
* *

Mais, si l'Exposé des motifs fait une vague a illusion au coût de cette circulation supplémentaire sans *en voir le revenu,* il n'a, par contre, tenu aucun compte des avantages et économies qui résulteront de la suppression des gares en impasse, des manœuvres laborieuses et coûteuses qu'exige le service intérieur de telles gares, de l'immobilisation qu'elles entraînent du matériel de traction, des rames de voitures et du personnel des machines.

C'est volontairement qu'il les passe sous silence, car il ne peut les ignorer, la note de 1909 les ayant expressément signalés à l'attention des Chambres.

Plus de nombreuses machines de manœuvre, plus de mouvements multiples en sens inverse, plus d'accrochages successifs de machines, plus de nombreux personnel de manœuvres, diminution du personnel de surveillance et de direction des gares. Un train venant des lignes du Midi traversant la Ville par la Jonction et aboutissant à la gare du Nord où, par exemple, finit son itéraire, continuera sa marche dans le même sens après débarquement des derniers voyageurs et remorqué par sa propre locomotive à vapeur arrivera directement, par des voies spéciales de circulation, dans les faisceaux de garage où la machine sera décrochée et poursuivra sa route, toujours dans le même sens, pour entrer dans sa remise.

En 1911, M. le ministre de Broqueville estimait de 700 à 800,000 francs par an l'économie à résulter de ces suppressions de manœuvres. En tenant compte de la réduction actuelle des heures de service et de l'augmentation corrélative du personnel qui en est résultée, en tenant compte de l'augmentation des salaires, on peut estimer aujourd'hui à 4 millions de francs, au moins, l'économie annuelle dans l'exploitation intérieure des gares dues à leur transformation en gares de passage.

* * *

La possibilité d'amener immédiatement aux voies de garage les rames déchargées, la même facilité de les amener des voies de garage aux voies à quai, la possibilité d'effectuer ces mouvements dès que le train est déchargé ou au moment même où il doit être ramené utilement à quai, puisque ces mouvements dans une gare de passage ne sont pas contrariés ou empêchés par des mouvements en sens inverse, comme il s'en produit dans les gares en impasse, permettront une réduction importante de l'immobilisation des rames et par conséquent du nombre des rames nécessaires pour assurer le service. Or, une rame de trains de voyageurs attelée de son moteur représente un capital de plusieurs millions.

Les interminables stationnements des locomotives, aujourd'hui bloquées au fond des voies en impasse pendant 40, 50 minutes, une heure et plus encore, seront radicalement supprimés. Employant la forme interrogative de l'Exposé des motifs nous posons la question suivante : Se représente-t-on les frais considérables résultant aujourd'hui de l'immobilisation de nombreux moteurs très coûteux, du stationnement inutile allant jusque une heure et plus, au fond d'une voie en cul-de-sac, d'un personnel de traction, machinistes et chauffeurs, alors qu'aujourd'hui ses prestations effectives, utiles a la remorque de trains en marche, sont déjà si réduites?

* * *

L'Exposé des motifs passe encore sous silence l'économie importante qui résultera de la possibilité de réduire à un minimum le nombre des trains qui se forment ou qui finissent à Bruxelles et de diminuer ainsi tout d'abord, l'importance des installations de formation et le nombre des opérations de garage et de remise en marche des rames.

Ainsi que le dit la note de 1909, il sera en effet facile et rationnel de faire continuer au delà de Bruxelles bien des trains qui y meurent aujourd'hui dans l'une ou l'autre des deux gares terminales. On conçoit qu'un train aboutissant aujourd'hui à la gare du Nord ou il doit souvent rester garé pendant plusieurs heures, poursuive dans l'avenir son itinéraire et le continue au delà de la gare du Midi par l'une et l'autre des lignes ayant leur origine à cette gare.

Une première étude a montré en 1901, qu'on pouvait estimer à 100 environ le nombre des trains qui pourraient, immédiatement après la mise en service de la Jonction, passer ainsi directement des lignes du Nord à celles du Midi ou inversement. Il résultera de cette combinaison toute simple 100 mises en marche *en moins* de rames de voitures avec leur moteur et par conséquent, une réduction corrélative du nombre total des rames nécessaires pour assurer le service. Encore une fois, immobilisation en moins de beaucoup de millions représentés par le matériel roulant : voitures et locomotives.

Ce nombre ne pourra que croître dans l'avenir au fur et à mesure qu'on cherchera davantage l'application de ce principe de la continuité des trains à travers l'agglomération bruxelloise.

Il résultera de ces simplifications dans le service intérieur des gares, de cette

réduction des installations de garage, des réductions d'effectifs de matériel roulant, traction et voitures, de la non immobilisation de machinistes et chauffeurs, des économies s'élevant à un nombre élevé de millions par an.

Hypnotisé par la démonstration à faire, l'Exposé des motifs après avoir affirmé contre toute raison, le déchet dans les recettes prévues ne s'est rien rappelé des avantages et des économies à réaliser que la note de 1909 avait cependant explicitement signalés à l'attention des Chambres et que personne ne peut nier ni ne pourrait ignorer.

CHAPITRE XVI

Que deviendraient les terrains laissés libres par l'abandon de la Jonction?

La Section centrale a posé à ce sujet une question (n° 12) au Gouvernement. D'après la réponse, il n'y a pas lieu de s'attendre à d'autres sacrifices de la part de l'État au profit de la ville de Bruxelles.

La Convention proposée doit être considérée comme complète, dit la réponse.

Il n'est pas exact qu'elle ne soit qu'une entrée en matière pour des accords ultérieurs. Et à supposer qu'elle soit approuvée par la Législature, le Gouvernement est décidé à revendre les terrains et constructions devenus inutiles.

Dans quelle condition, à quel prix, à qui cette revente éventuelle sera-t-elle faite? Nous ne le savons pas, mais la ville de Bruxelle ne sera pas exclue du nombre des amateurs, et l'État pourra lui continuer son régime de faveur.

Le Gouvernement, dit l'honorable rapporteur, si la Législature se prononce pour l'abandon de la Jonction, verra par après s'il y a lieu de faire de nouvelles propositions à la Chambre.

Mais il n'y sera pas obligé si la Chambre vote le blanc seing proposé par la majorité de la Section centrale.

A lire la réponse à la question n° 12, on serait tenté de croire qu'il ne serait plus question de l'établissement du grand boulevard entre la gare du Midi et le boulevard Botanique annoncé déjà au cours de la guerre et dont, depuis, la presse bruxelloise a tant parlé après qu'elle en avait publié le tracé avec la mention affriolante : *Projet de voies de communication à établir en utilisant les terrains de la Jonction.*

L'examen du tracé montre, en effet, qu'il s'établit presque partout sur les terrains acquis des deniers de l'État, pour la Jonction Nord-Midi.

* * *

Il est difficile de croire à l'abandon de ce projet caressé depuis longtemps par l'Administration communale de Bruxelles.

Dès les premiers mois de la guerre, l'Administration communale préparait des projets à réaliser aux dépens des terrains acquis par l'État.

L'honorable M. Max le reconnaissait en séance de la Chambre du 1er juin 1920 :

En 1915 déjà, j'écrivais de la forteresse de Glatz à l'ingénieur en chef de la Ville de Bruxelles pour le prier de préparer, selon des vues que je lui indiquais pour l'utilisation des biens expropriés, un projet à substituer immédiatement à celui du Département des Chemins de fer, dans l'hypothèse où celui-ci devrait être abandonné. Mon collègue très compétent, M. l'échevin Lemonnier, a été animé des mêmes pressentiments et des mêmes préoccupations. Sur son initiative et sous sa direction éclairée les services de l'Administration communale ont élaboré des plans qui, le cas échéant, nous préserveront de toute combinaison provisoire.

La bonne nouvelle de ces résolutions fut portée à la connaissance de la population de Bruxelles, par le journal *Le Bruxellois*, à la solde de l'ennemi, et qui le 31 mai 1916 imprimait :

Voici une grosse nouvelle qui causera un légitime émoi dans divers milieux de capitalistes intéressés et même parmi le public qui, somme toute, était appelé à payer les frais énormes de la folie Léopoldienne de la Jonction Nord-Midi. *On aurait renoncé à construire la gare centrale et le plan d'ensemble des travaux de la Jonction Nord-Midi est remis en question.*

La nouvelle n'est pas encore *officielle*, mais nous la tenons de l'entourage même d'un personnage haut placé qui touche de très près à la direction des affaires de l'administration de la capitale.

Au cours de la visite récente que fit M. l'échevin Jacquemain, à M. Adolphe Max, interné à Celle, M. le bourgmestre Max approuva hautement le projet nouveau que l'honorable M. Jacquemain était venu lui soumettre.

Ce plan sacrifie carrément les folies mégalomanes imposées à l'agglomération bruxelloise par le gouvernement de MM. de Smet de Naeyer et de Broqueville et remanie de fond en comble le projet primitif dont il ne restera probablement plus grand'chose.

Ajoutons, sans violer aucun secret, que M. Adolphe Max aurait, de sa main, tracé lui-même le trajet de ces nouvelles voies et se serait d'emblée rallié aux modifications radicales et heureuses apportées au ruineux projet gouvernemental.

. . . . . .

On démentira peut-être certains détails de ce plan nouveau, tel qu'il nous est exposé par une autorité des mieux placée pour être dûment avertie. Nous maintenons notre information et l'avenir, un avenir que nous souhaitons très prochain, en vérifiera la véracité.

MARC DE SALM.

Les approbations qui ont salué à leur naissance les projets de l'administration communale seront-elles ratifiées par le Parlement? Nous en doutons.

Dès le 1er juin 1920, l'honorable M. Lemonnier indiquait nettement à la Chambre quelles étaient ses intentions :

L'honorable M. Poullet disait tantôt que si on ne réalisait pas la Jonction, on pourrait envisager la revente des terrains et examiner si on rentrerait dans une partie des dépenses faites. Je pourrais, sur les plans, discuter cette question, parce que je ne partage pas l'avis exprimé par l'honorable ministre.

Si nous établissions un grand boulevard sur les terrains acquis depuis le boulevard Botanique jusqu'à la gare du Midi, nous pourrions aisément recouvrer, par un impôt sur les façades, la plus-value donnée aux terrains longeant le boulevard.

Je réponds ainsi à l'objection du ministre, disant que l'établissement d'un boulevard de l'espèce ne profiterait qu'aux propriétaires des terrains en bordure.

De la réponse de M. Lemonnier il résulte que l'établissement du dit boulevard ne profiterait qu'à la ville de Bruxelles.

Ainsi que nous le rappelions, la presse bruxelloise a publié, dès février 1922, le plan général du projet de boulevard allant de la gare du Midi au boulevard Botanique qui a été étudié par les services de la ville de Bruxelles sous l'inspiration et la direction de l'Échevin des Travaux publics.

L'étude en est intéressante et édifiante, car elle montre que la rue traversant le quartier de la Putterie, de la Grande Harmonie au carrefour de la rue Sainte-Gudule, que la rue de l'Empereur tracée et élargie suivant les plans joints au projet de convention, ne sont que *des sections* du tracé d'ensemble du grand boulevard projeté par la Ville. La convention qui nous est soumise ne fait qu'amorcer l'exécution intégrale du tracé conçu par la ville de Bruxelles et qui emprunte, sur la plus grande partie de son parcours, les terrains acquis pour la Jonction. Le tracé et la largeur anormale de la courte rue de l'Empereur ne s'expliquent que si celle-ci est prolongée par la rue d'Or également élargie et rejoint à la Steenpoort le tracé de la Jonction, dont les terrains sont escomptés pour le prolongement de cette artère jusqu'à la gare du Midi.

* * *

La Chambre tirera de ces faits les déductions qui s'imposent et que justifie plus encore le texte nouveau proposé par la Section centrale pour l'article 2 du projet de loi, qui laisse au Gouvernement la libre disposition des terrains de la Jonction, sans contrôle aucun des Chambres.

La suite de la réponse à la question n° 12 n'est nullement faite pour nous rassurer quant à l'avenir. Elle dit : « Dans tous les cas, la convention proposée *doit être considérée* comme complète. Il n'est pas exact qu'elle ne soit qu'une entrée en matière pour des accords ultérieurs. » Rédaction habile, peut-être; rassurante, non.

Complète? aujourd'hui, soit, mais demain? L'inconstance du Gouvernement dans ses projets — l'abandon de la Jonction en est une preuve — permet à ce sujet tous les doutes et justifie toutes les craintes.

* * *

La réponse a commencé par dire qu'on ne peut vendre immédiatement tous les terrains et qu'il y aura généralement intérêt d'attendre qu'un amateur se présente et offre un prix raisonnable.

D'ici là tant d'événements pourront survenir qui permettront de réaliser d'autres espoirs et de conclure de nouveaux arrangements ! Nous connaissons, surtout par l'expérience d'aujourd'hui, la patience et la ténacité que l'Administration communale de Bruxelles apporte à attendre l'heure favorable à la réalisation de ses vues.

* * *

Remarquons encore que l'Exposé des motifs compte dès maintenant que le produit de la revente des terrains nus en dehors de la Putterie ne produira pas

une somme bien élevée. La réponse à la question 16 les porte d'ailleurs simplement « pour mémoire ». Excellent prétexte pour ne pas procéder à cette vente et se contenter de les céder pour rien ou presque rien.

D'autre part, l'honorable rapporteur interprète comme suit la portée de l'article 2 :

L'article 2 du projet de loi est relatif à la convention à passer avec la ville de Bruxelles pour l'indemniser de sa renonciation à la gare centrale spécialement par l'abandon de certains terrains *à l'effet d'y créer une nouvelle avenue.*

Or il n'est pas question d'une avenue à l'article 2 visé par l'honorable rapporteur. Quelle est donc l'avenue dont il parle? Ne serait-ce pas la fameuse avenue entre la gare du Midi et le boulevard du Jardin Botanique? On peut le croire sans trop de témérité, et ces mots de l'honorable rapporteur nous fixent sur la valeur qu'il faut attacher à la réponse du Gouvernement quand il nous dit que la convention est complète.

* * *

Il y a, enfin, dans les paroles de l'honorable rapporteur un mot qu'il nous faut souligner et qui donne à toute cette affaire une physionomie spéciale.

L'Administration communale de Bruxelles est devenue adversaire de la gare centrale. Après en avoir pendant de longues années et à de nombreuses reprises réclamé instamment l'exécution, elle en réclame la suppression.

Elle devrait donc être enchantée de la voir supprimer. Elle est débarassée de ce cauchemar et devrait se borner à jouir de cette victoire. Mais non! il faut « *l'indemniser de sa renonciation à la gare centrale* ! » Ainsi s'exprime le rapporteur, et c'est pour l'indemniser que l'État lui cède de si nombreux terrains valant de si nombreux millions!

Ceci n'est plus que du vaudeville. Passons.

CHAPITRE XVII

La convention avec la ville de Bruxelles.

Cette convention soulève deux questions d'une importance capitale.

La première est relative à l'abandon que fait l'État au profit de la ville de Bruxelles de nombreux immeubles acquis pour l'exécution de la Jonction.

Non seulement l'État fait abandon de ces immeubles, mais il supporte tous les frais à résulter de l'établissement de voies de communication urbaine.

Il accorde en outre à la ville de Bruxelles une somme de 2,500,000 francs + 500,000 = 3,000,000 de francs. Cette convention a donné lieu à de nombreuses observations au sein de la section centrale.

L'honorable rapporteur rend compte en ces termes du résultat de cette délibération :

La section centrale a été d'avis qu'il n'y avait pas lieu de maintenir cet article dans le projet de loi.

En effet, la loi contient deux dispositions qu'il ne faut pas mêler.

L'une, la plus importante, est l'abandon de la Jonction; l'autre, l'accessoire, la conven-

tion avec la ville de Bruxelles. On peut être partisan de l'abandon sans être disposé à voter cette convention. Il n'est donc pas possible de réunir les deux propositions en un seul texte de loi. Votre Commission a pensé qu'il était préférable de laisser le Gouvernement libre de disposer des terrains de la Jonction au mieux des intérêts de l'État. Le gouvernement, si la Législature se prononce pour l'abandon de la Jonction, verra par après s'il y a lieu de faire de nouvelles propositions à la Chambre.

La section centrale jette ainsi du lest et convaincue que la convention est indéfendable et vouée à un rejet certain, elle l'abandonne totalement. C'est, en réalité, le désavœu très net de la Convention proposée. Il est donc inopportun de la discuter encore dans cette note de la minorité.

* * *

Les membres de la Chambre convaincus que la convention fait à la ville de Bruxelles, aux dépens de l'État, un cadeau princier hors de toute mesure, rejetteraient à coup sûr la convention, si elle était maintenue, et, avec elle, la proposition d'abandon du projet de Jonction.

Que disparaisse d'abord la Jonction, advienne ensuite que pourra!

Votre commission a pensé, dit le rapport, qu'il était préférable de laisser le Gouvernement libre de disposer des terrains de la Jonction au mieux des intérêts de l'État.

Ainsi, après que la commission s'est rendue nettement compte que le projet de convention est inacceptable par la Chambre, elle propose à celle-ci d'abdiquer entièrement son droit de contrôle sur les intérêts de l'État, gravement engagés en cette affaire, et de laisser le Gouvernement *libre de disposer des terrains de la Jonction*.

Ne pouvant admettre les arrangements proposés, elle laisserait au Gouvernement qui a fait ces arrangements inacceptables, le soin d'agir dorénavant, comme il l'entend, sans contrôle aucun des Chambres.

C'est l'abdication absolue du Parlement. Les adversaires du régime parlementaire s'en réjouiront sans doute. Mais nous ne pensons pas qu'ils soient en majorité dans la Chambre.

La proposition donne la mesure de l'intérêt capital qu'attachent les adversaires de la Jonction à l'abandon de celle-ci, quelque préjudice qu'il en résulte pour l'intérêt général du pays.

Il est vrai que le rapport ajoute que si la Législature se prononce pour l'abandon de la Jonction, le Gouvernement *verra après s'il y a lieu* de faire de nouvelles propositions à la Chambre.

Ceci, personne ne s'y trompera, n'est qu'un bon billet à Lachâtre, n'ayant d'autre but que de sauver les apparences si celles-ci pouvaient être sauvées. Il est inopérant et pour qu'il en soit bien effectivement et certainement ainsi, la commission spéciale propose pour l'article 2 un texte nouveau qui donne pleins pouvoirs au Gouvernement, *sans contrôle aucun :*

ART. 2 (nouveau). — Le Gouvernement est autorisé à vendre les terrains rendus disponibles par suite de l'abandon des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Aucune interpellation, aucun ordre du jour même de la Chambre ne pourrait retirer au Gouvernement les pouvoirs que lui conférerait cet article de loi.

C'est l'instauration au profit de la ville de Bruxelles, du pouvoir absolu du Gouvernement sans contrôle du Parlement.

Comment! le Gouvernement ne peut aliéner, échanger, un terrain de quelques ares sans qu'une loi l'y autorise. Et voici qu'il serait autorisé à aliéner sans aucune intervention du Parlement les énormes superficies destinées à la Jonction Nord-Midi?

Comment croire qu'il se trouverait une majorité pour approuver cela?

Nous disons « au profit de la ville de Bruxelles », car il va de soi que le Gouvernement qui a conclu la convention, ne songera pas à en conclure une autre. Autorisé à faire ce qu'il veut, il voudra demain ce qu'il a voulu hier, et la Ville de Bruxelles verra maintenir, exécuter cette convention qui lui procure d'invraisemblables avantages.

Nous pouvons même nous demander si le Gouvernement pourrait agir autrement. Il est lié par une convention à la ville de Bruxelles. Cette convention doit sortir ces effets à moins que le Parlement ne la repousse.

Or, dans le système de la Section centrale; non seulement le Parlement ne la repousse pas mais il autorise le Gouvernement à faire ce qui lui plaît, donc aussi à maintenir la convention!

Et par conséquent le Gouvernement ne saurait s'y soustraire puisque la seule condition résolutoire, le refus du Parlement de l'approuver, n'existe pas.

L'amendement proposé par la Section centrale est donc moins admissible encore que le projet du Gouvernement, c'est-à-dire que le Parlement ne saurait la voter.

CHAPITRE XVIII

La suppression du droit de rétrocession garanti aux expropriés par la loi de 1835.

Il nous faut examiner maintenant la seconde question d'importance capitale que nous signalions au chapitre XIII.

L'article 3 du projet de loi est ainsi conçu :

> Les anciens propriétaires des terrains acquis sur le territoire de Bruxelles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Saint-Gilles, Anderlecht et Forest en vue soit de l'exécution de la Jonction Nord-Midi, soit de l'aménagement des gares ou de leurs extensions, soit encore de la suppression des passages à niveau, *ne seront pas admis à exercer le droit de rétrocession prévu à l'article 23 de la loi du 17 avril 1835.*

Ceci est purement et simplement de la spoliation et de l'arbitraire.

Le Gouvernement semble l'avoir si bien compris que l'Exposé des motifs ne donne aucun commentaire, aucune explication au sujet de cet article.

Sans doute a-t-il pensé que la Chambre ne songerait pas à en réclamer.

La question a été soulevée en section centrale et l'honorable rapporteur, suppléant au silence du Gouvernement, a essayé de justifier le texte de l'article 3.

Qu'il nous permette de lui dire que son argumentation affaiblit sa thèse au lieu de la renforcer.

L'article 2 de la Constitution est ainsi conçu :

Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, dans le cas et de la manière établie par la loi et dans la forme qu'elle prescrit.

Et l'article 23 de la loi du 17 avril 1835 stipule :

Si les terrains acquis pour travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, un avis publié de la manière indiquée en l'article 6, titre II de la loi du 10 mars 1810, fait connaître les terrains que l'administration est dans le cas de revendre. Dans les trois mois de cette publication les anciens propriétaires qui veulent réacquérir la propriété des dits terrains sont tenus de le déclarer, à peine de déchéance.

A défaut par l'administration de publier cet avis, les anciens propriétaires ou leurs ayants-droit, peuvent demander la remise des dits terrains, et cette remise sera ordonnée en justice sur la déclaration de l'administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.

Le prix du terrain à rétrocéder sera fixé par le tribunal de la situation, si mieux n'aime le propriétaire restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. La fixation judiciaire du prix ne pourra, en aucun cas, excéder le montant de l'indemnité.

D'autre part l'article 2 du Code civil proclame que :

La loi ne dispose que pour l'avenir, elle n'a point d'effet rétroactif.

* * *

L'honorable rapporteur reconnait naturellement l'existence des deux premières de ces dispositions légales.

Tous ses efforts tendent de démontrer que l'article 2 du Code civil qui prescrit la non-rétroactivité des lois n'est pas d'application dans l'espèce.

Il tend ainsi à établir que l'article 3 ne constituerait pas une spoliation à l'égard des expropriés et par le fait même un violation de la Constitution.

La non rétroactivité des lois est une garantie indispensable de sécurité pour les citoyens. Une autorité en matière de droit civil, Baudry La Cantinerie s'exprime ainsi à ce sujet :

... les lois sont impératives, prohibitives ou permissives. Comprendrait-on un commandement, une défense ou une autorisation s'appliquant au passé? Ceci au point de vue rationnel.

Au point de vue de l'intérêt social. Dans une société bien organisée, les particuliers ne doivent pas être exposés à voir leur état de fortune compromis par un changement de législation. Il faut quelque sécurité dans les transactions; or, elles n'en offriraient aucune, si les lois pouvaient rétroagir, car le droit que j'ai acquis aujourd'hui en me conformant aux prescriptions de la loi existante, pourrait m'être ravi demain par une loi avec laquelle je n'ai pas dû compter puisqu'il m'était impossible de la prévoir.

* * *

Une question domine le débat et c'est l'unique en réalité :

La faculté pour l'exproprié de se faire rétrocéder les terrains en cas de disponibilité est-elle, ou non, un droit acquis de l'exproprié, un droit faisant partie de son patrimoine.

Dans l'affirmative, une loi qui le dépouillerait de ce droit serait non seulement contraire au principe de la non rétroactivité consacré par l'article 2 du Code civil, mais encore constituerait une violation flagrante de l'article 11 de la Constitution qui n'autorise l'expropriation que dans des conditions exceptionnelles et moyennant juste et préalable indemnité.

Que cette faculté soit un droit pour l'exproprié, cela ne peut faire l'ombre d'un doute. Depuis longtemps la doctrine et la jurisprudence sont fixées à cet égard.

L'article 23 est la proclamation d'un principe, la promulgation d'un droit. La loi elle-même emploie le mot *droit* de rétrocession, le rapport de l'honorable M. Hallet ne fait usage d'aucun autre terme.

* * *

Mais ce rapport prétend que ce droit ne prend naissance qu'au moment de la déclaration de disponibilité des terrains; qu'avant cette déclaration il n existe pour l'exproprié qu'une simple espérance, une simple *expectative de droit;* qu'en conséquence une loi qui enlèverait cette espérance ne lèserait aucun droit acquis et serait conforme aux principes généraux de notre droit et de la Constitution.

Il importe donc de préciser la nature de ce droit et d'établir le moment où il prend naissance.

Un premier système a voulu établir que l'article 23 de la loi de 1835 n'était que la conséquence logique et nécessaire de la Constitution, en quelque sorte sa mise en œuvre pratique : L'État ne peut exproprier que pour cause d'utilité publique; si l'affectation prévue ne peut être donnée aux immeubles expropriés, la condition essentielle de l'expropriation disparaît et l'expropriation elle-même doit être anéantie. La déclaration de disponibilité joue comme une condition résolutoire. L'exproprié rentre en possession de ses terrains dont il est censé être toujours resté propriétaire, sauf à rembourser à l'État leur valeur que l'État lui a payé sans cause.

Dans ce système, le rapport de l'honorable M. Hallet ne tient évidemment pas.

* * *

Mais la doctrine et la jurisprudence se sont prononcées pour une autre thèse qui, du reste, ne lui est pas plus favorable :

« L'article 23 de la loi de 1835 est une innovation, c'est la promulgation d'un droit nouveau qui n'existait donc pas avant la mise en vigueur de la loi. »

Un arrêt de la Cour de Gand, qui a fait jurisprudence en la matière, rendu le 10 août 1870 sur l'avis conforme de M. l'avocat général De Paepe, a magistralement défini ce droit « qui consiste dans la préférence qui lui (l'exproprié) est accordée pour le rachat du terrain à un prix qui n'excède pas le taux de la vente ».

Ce droit de préférence est une des conséquences juridiques de l'expropriation. Le législateur a voulu prémunir les propriétaires contre les expropriations inutiles ou faites dans un but de spéculation. Il l'a, dès *le jour de l'expropriation,*

armé du droit de reprendre les terrains si ceux-ci ne recevaient pas la destination voulue.

L'expropriation est un contrat.

Les conséquences juridiques d'un contrat, et de tout acte juridique quelconque, sont définitivement fixées ou établies au moment du contrat, peu importe l'époque de la naissance du fait auquel sont attachées ces conséquences juridiques. Les droits et obligations des parties à un contrat, sont acquis au moment de la formation du contrat, que ce soit la loi qui les détermine ou la volonté des parties. Désormais ils font partie du patrimoine privé et une loi ne pourrait les enlever sans spoliation.

Sans doute ces droits peuvent-ils n'être pas parfaits. Leur mise en œuvre, comme c'est le cas ici, peut dépendre d'un événement incertain. Mais ils n'en existent pas moins, si leurs effets sont encore limités. Ils peuvent faire l'objet de contrats, de dispositions à titre gratuit ou à titre onéreux. Celui qui en est le titulaire, s'il vient à décéder, les transmettra à ses héritiers.

*
* *

Ces principes ont été, quant au droit de rétrocession, exposés de façon lumineuse par l'arrêt de Gand précité.

Chose remarquable, l'espèce soumise à la Cour était le contrepied de celle que nous examinons aujourd'hui, et cependant, visant de façon désintéressée et au point de vue purement juridique une simple hypothèse, l'arrêt fait cette déclaration qui semble une réponse dictée au rapport de l'honorable M. Hallet :

> Par la même raison dans l'hypothèse d'une loi nouvelle qui attacherait aux faits de la déclaration de la disponibilité d'un terrain un droit autre que celui de la rétrocession prévue par la loi de 1835, le propriétaire dont le terrain aurait été acquis avant cette nouvelle loi ne saurait perdre le droit de rétrocession qu'il tient de la loi de 1835, sous l'empire de laquelle il a contracté, et l'on considérerait évidemment comme *attentatoire au principe de la non-rétroactivité* la décision qui priverait le propriétaire de son droit de rétrocession, sous prétexte que le fait qui ouvre un droit nouveau contraire au sien serait posé après la promulgation de la loi nouvelle.

Ces principes ne sont plus contestés et les pouvoirs publics les ont fait valoir à l'appui de leurs prétentions chaque fois que l'occasion s'en est présentée. Il y aurait quelque chose d'immoral à les rejeter quand leur application serait contraire à l'intérêt du Trésor.

On objectera peut-être encore que l'article 2 du Code civil n'est qu'une loi qui peut être modifiée par une autre loi. Sans doute mais l'article 11 de la Constitution s'oppose à ce qu'une loi quelconque spolie un particulier d'une partie de son patrimoine, ce qui serait le cas en l'espèce.

*
* *

L'honorable rapporteur essaie de tirer argument de ce que « les prévisions d'avant-guerre ont été bouleversées et même détruites » et il invoque la théorie de l'imprévision.

Elle n'a rien à voir ici. Très discutée et plus que contestée, elle n'est elle-même

qu'un essai d'interprétation nouvelle des articles 1108 et suiv. et 1156 et suiv. du Code civil. Les parties, dit-on, n'ont pu vouloir se lier que dans les limites du prévisible « c'est-à-dire les différentes circonstances restant sensiblement les mêmes; mais si la situation est bouleversée au point qu'il est évident que les parties, si elles avaient pu prévoir ce bouleversement, n'auraient pas voulu contracter, un élément essentiel du contrat manque, le consentement, ou tout au moins celui-ci est-il vicié. Il faut donc, dit-on encore, en pareil cas annuler la convention et remettre les choses « en état ».

La théorie de l'imprévision, même admise, ne pourrait fournir aucun argument à la thèse de l'honorable rapporteur.

Si l'État s'était engagé envers un tiers quelconque à effectuer les travaux de la Jonction, il pourrait peut-être, conformément à la théorie de l'imprévision, demander la résolution du contrat, tout en maintenant son co-contractant indemne de toute perte. Mais le coût des travaux et les difficultés créées par la guerre ne peuvent en rien modifier les droits de l'exproprié. Tout au plus l'État pourrait-il demander la résolution du contrat intervenu avec l'exproprié et le résultat serait le même que celui de l'exercice du droit de rétrocession.

* * *

L'argument tiré de l'enrichissement possible de l'exproprié n'est nullement probant. Si les circonstances ont amené le renchérissement de la propriété, est-ce un motif suffisant pour dépouiller le citoyen de son droit à la propriété au profit de l'État ou de la ville de Bruxelles?

Pourquoi en ce cas, l'État n'exproprie-t-il pas, avec effet rétroactif, tous les immeubles de Belgique afin d'être le seul bénéficiaire de la plus value?

En outre, dans la réalité des faits, l'exproprié ne récupérera parfois qu'un immeuble endommagé, de valeur intrinsèque moindre que celui qu'il a donné. En valeur réelle il n'y aura pas enrichissement, mais appauvrissement. La plus-value n'est pas un résultat des travaux de la Jonction et de l'expropriation.

* * *

Ce que vise le projet, c'est le droit pour l'État, et par son intermédiaire, pour la ville de Bruxelles, de profiter au détriment des expropriés de la plus-value des immeubles depuis 1914.

C'est, en outre, effectuer une expropriation rétroactive. Et c'est surtout vouloir spéculer sur la plus-value qu'acquerront les immeubles par suite des travaux qu'on projette. Or la loi et la Constitution ont justement, par les dispositions qui nous occupent, voulu interdire aux pouvoirs publics la spéculation, au détriment des propriétaires. C'est pour cela qu'elles ont limité aux travaux et à leur emplacement strictement nécessaire la possibilité d'exproprier.

Et qu'on ne dise pas qu'il serait d'utilité publique que les terrains soient « vendus pour procurer à l'État des ressources dont il a un si grand besoin ». Ce serait consacrer le droit pour l'État de spolier les citoyens dès que le Trésor y trouverait intérêt.

Si tous les citoyens doivent supporter également les conséquences d'un mal commun, c'est par la voie de l'impôt équitablement réparti entre tous, et non par la voie de spoliation de quelques particuliers en faveur de la Ville de Bruxelles.

Comment d'ailleurs pourrait-on établir une similitude quelconque entre le cas en discussion et les contrats auxquels s'applique la loi du 11 octobre 1919 relative à la résolution ou à la revision de certains contrats conclus avant la guerre.

Un particulier a conclu avant la guerre un contrat avec une administration publique. Il doit assurer pendant dix, vingt, trente ans des fournitures, gaz, électricité, moyens de transport, à un prix déterminé.

Le coût de toutes les choses a tellement augmenté que l'exécution de ce contrat entraînerait la ruine de ce particulier et, au contraire, procurerait un bénéfice énorme à l'administration contractante.

La loi admet que dans ces conditions le contrat soit purement et simplement résilié, ou qu'il soit modifié.

L'objet du contrat (éclairage, transport, etc.) ne cesse pas d'exister, mais la convention d'exécution qui s'y attache est résiliée ou modifiée, et cela pour que l'une des parties contractantes ne soit pas ruinée au bénéfice de l'autre qui s'enrichirait.

Tout autre est la situation en ce qui concerne la Jonction. Ici l'objet du contrat disparaît puisqu'on renonce à la Jonction. Mais loin de résilier la convention qui s'y rattache c'est-à-dire, l'acte d'expropriation, on veut maintenir celui-ci de façon à enrichir la ville de Bruxelles par l'intermédiaire de l'État, et au détriment de l'exproprié.

C'est-à-dire que le cas de la Jonction est l'antithèse des cas prévus par la loi du 11 octobre 1919, c'est-à-dire encore que cette loi, loin de venir en aide à la thèse de l'honorable rapporteur, la condamne absolument.

* * *

Nous avons dit plus haut que l'article 3 n'est pas seulement de la spoliation mais encore de l'arbitraire.

On peut en effet envisager le cas où le Parlement serait appelé à se prononcer sur l'abrogation ou une modification de la loi du 17 avril 1835. Une loi peut modifier une loi existante.

Nous ne nous prononçons pas sur la question de savoir si l'article 11 de la Constitution serait encore respecté dans le cas où le droit de rétrocession serait simplement supprimé.

C'est une question qui n'intéresse pas directement notre sujet.

Nous voulons simplement faire remarquer que si une loi nouvelle abrogeait la loi du 17 avril 1835, supprimait par conséquent le droit de rétrocession, elle serait applicable à tous les Belges qui ont été expropriés de la possession d'un bien. Elle ne pourrait être rétroactive mais elle serait d'application générale.

Or, l'article 3 ne vise que les citoyens expropriés par suite de l'établissement

de la Jonction. Il classe les Belges en deux catégories, ceux qui conservent le droit de rétrocession et ceux qui n'en jouissent plus. Que devient l'égalité des Belges devant la loi, et peut-on contester que ce soit là un régime d'arbitraire auquel le Parlement ne saurait donner son adhésion?

Ce serait une erreur de croire que l'attention des intéressés n'a pas été éveillée par la spoliation dont ils sont menacés.

Dès le 23 juin 1921, avant même le dépôt du projet de loi, un journal de la capitale *La Libre Belgique* publiait l'entrefilet suivant :

Un curieux procès à propos de l'abandon de la Jonction Nord-Midi.

On a annoncé que, pour se couvrir des pertes résultant de ce que les travaux de la Jonction auraient été faits en pure perte, l'État et la ville de Bruxelles revendront tous les terrains disponibles et les revendront beaucoup plus cher qu'ils n'ont dû les payer, il y a dix ans, aux propriétaires expropriés.

Nous apprenons que quelques-uns de ceux-ci se proposent de revendiquer la restitution de leur ancienne propriété, en se basant sur le fait que la cause d'utilité publique pour laquelle ils ont été expropriés n'existe plus. Ils se déclarent disposés à restituer à l'État les sommes que celui-ci leur a payées, mais ils estiment, pour le surplus, avoir autant de droits que l'État ou que la Ville de Bruxelles à bénéficier de la plus-value acquise par des terrains qu'ils disent leur avoir été enlevés contre leur gré et dans une intention à laquelle les pouvoirs publics renoncent aujourd'hui.

Si ce procès se plaide, il ne sera pas banal.

Sans doute le procès ne serait pas banal. Mais ce ne seraient ni le silence de l'Exposé des motifs, ni les prétextes de l'honorable rapporteur qui le rendraient difficile à plaider.

CHAPITRE XIX

Une solution de réalisation facile et rapide.

L'opposition à l'achèvement de la Jonction tire argument de deux faits, avons-nous dit plus haut : la situation difficile du Trésor et le besoin de la ville de Bruxelles de pouvoir procéder à l'aménagement de sa voirie.

Nous avons discuté la question financière et nous n'y reviendrons pas. L'établissement de la Jonction augmenterait les ressources de l'État au lieu de les diminuer.

* * *

En ce qui concerne l'aménagement de la voirie de la ville de Bruxelles, nous avons dit que les plaintes de l'administration sont fondées, encore qu'elles ne manquent pas d'exagération dans la façon dont elles s'expriment.

Mais rien n'est plus facile que de leur donner satisfaction, sans qu'il en coûte rien à l'État.

Un coup d'œil jeté sur le plan qui accompagne la convention de 1903 fait

voir immédiatement qu'il suffirait de voûter une partie de l'emplacement de la halte centrale pour permettre le passage de la rue Courbe, dite rue Maquet, et l'établissement de toutes les autres rues nouvelles avoisinant la gare centrale. Une autre partie de voûtement suffit pour permettre l'aménagement de la voirie tout le long de la rue de la Madeleine jusqu'à la nouvelle rue Cantersteen.

Dès que ces voûtements seraient établis, l'État pourrait vendre des terrains voisins qui lui rapporteraient une somme bien supérieure au coût des travaux.

Pourquoi ne pas procéder immédiatement à ces voûtements? Parce que la ville de Bruxelles a d'autres appétits et qu'elle espère arriver, par la suppression de la Jonction, à se faire accorder beaucoup plus et beaucoup mieux encore que ce qui lui est concédé par la convention de 1903.

Le projet que nous venons d'indiquer a été sur le point d'être réalisé en ce qui concerne la rue Courbe.

Le prédécesseur de l'honorable Ministre actuel des Chemins de fer, l'honorable M. Poullet, avait, en effet, approuvé les plans et devis du travail qui aurait permis l'exécution de la rue Courbe.

La Section centrale a été saisie de la question et elle a demandé communication des plans.

Et alors s'est engagée, avec le Gouvernement, l'étonnante correspondance qui suit. Nous insérons ici ces questions et réponses, au lieu de les renvoyer à la fin de cette note, à raison de leur importance pour la question qui nous occupe en ce moment.

Question n° 20.

Le 30 novembre 1923.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Section centrale chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'abandon de la Jonction Nord-Midi vous serait bien reconnaissante si vous aviez l'obligeance de lui faire parvenir le plan approuvé par M. le ministre Poullet, du voûtement à établir dans le quartier de la halte centrale de Bruxelles pour le passage de la rue Courbe-Ravenstein.

Veuillez croire, Monsieur le Ministre, à mes meilleurs sentiments.

(*S.*) F. BRUSSELMANS.

Réponse.

Bruxelles, le 11 décembre 1923.

MON CHER COLLÈGUE,

Il n'est pas à la connaissance de l'administration que M. Poullet ait approuvé un plan de voûtement à établir dans le quartier de la Putterie pour le passage de la rue Courbe-Ravenstein.

Je vous envoie une copie du plan annexé à l'avenant de la convention du 7 avril 1903 relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords.

Je vous prie de vouloir bien me dire si les indications de ce plan vous suffisent.

Veuillez agréer, mon cher Collègue, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le Ministre,

(*S.*) NEUJEAN.

La section prit connaissance de cette réponse avec grande surprise. Une nouvelle question fut posée. En voici le texte :

Question n° 21.

A Monsieur le Ministre des Chemins de fer, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Section centrale chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'abandon des travaux de la Jonction Nord-Midi, a pris connaissance, avec quelque surprise, de votre lettre du 11 décembre dernier.

Par cette lettre vous voulez bien nous dire « qu'il n'est pas à la connaissance de l'Administration que M. Poullet ait approuvé un plan du voûtement à établir dans le quartier de la Putterie pour le passage de la rue Courbe-Ravenstein ».

Il a été donné connaissance à la Section centrale d'un avis publié dans le *Bulletin commercial*, dès le 18 décembre 1920 jusqu'en août 1921, moins d'un mois après la démission de M. Poullet.

Cette annonce était libellée comme suit :

« Prochainement à la salle de la Madeleine (galeries supérieures de la Bourse des métaux et charbons, entrée par la galerie Bortier, rue de la Madeleine et rue Saint-Jean), à Bruxelles, M. Bruneel, administrateur des Voies et Travaux, procédera à l'adjudication publique pour la continuation des travaux de voûtement de la halte centrale de Bruxelles à l'emplacement de la future rue Courbe (dite rue Maquet).

» Les amateurs peuvent consulter les plans et obtenir des renseignements dans les bureaux de M. Jacques, ingénieur en chef, directeur du service, 36, rue de Brabant, à Bruxelles, ainsi qu'au bureau des adjudications, rue des Augustins, 15, à Bruxelles. »

Il nous semble que cet avis est en contradiction avec les renseignements que vous voulez bien faire parvenir à la Section centrale. Celle-ci se voit donc obligée d'insister pour qu'elle soit exactement renseignée sur les conditions dans lesquelles ont été approuvés les plans visés dans l'annonce rappelée plus haut.

Si, après vérification, il est constaté que ces plans n'ont pas été approuvés par M. Poullet, veuillez nous faire savoir quel est le ministre qui les a approuvés.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

(S.) EM. BRUNET.

Réponse :

MINISTÈRE
des
CHEMINS DE FER, MARINE, POSTES
ET TÉLÉGRAPHES.

Cabinet.

Bruxelles, 8 mai 1924.

A Monsieur Brunet, Président de la Section centrale chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'abandon des travaux de la Jonction Nord-Midi.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Notre collègue, M. Brusselmans, m'a adressé le 30 novembre 1923 une demande bien précise : communiquer à la Section centrale le plan, *approuvé par M. le ministre Poullet*, du voûtement à établir dans le quartier de la Putterie pour le passage de la Courbe Ravenstein.

Ce plan n'existant pas, ma réponse en date du 11 décembre 1923 était parfaitement en situation. En transmettant à votre Commission un plan d'ensemble du voûtement, j'ai

d'ailleurs pris soin d'ajouter : « Je vous prie de vouloir bien me dire si les indications de ce plan vous suffisent. »

Il semble bien, d'après votre lettre du *29 avril 1924*, que la question posée par M. Brusselmans aurait dû être formulée en d'autres termes.

C'est donc un malentendu. Les renseignements ci-après permettront à la Section centrale de s'en rendre compte.

En 1913 a été approuvée par M. Vandevyvere l'adjudication du voûtement à établir dans le quartier de la Putterie pour le passage de la rue Ravenstein. Les plans étaient approuvés par M. Motte, à l'époque administrateur des Voies et Travaux.

Les travaux étaient en cours lorsque la guerre a éclaté.

Après l'armistice, se sont élevées de longues discussions entre l'administration et l'entrepreneur. L'accord n'a pu s'établir.

Il a donc fallu procéder, le 2 juin 1920, à une nouvelle adjudication (M. Poullet était alors ministre). Cette adjudication n'a pas eu de suite parce que les prix demandés ont paru excessifs.

Les plans primitifs ont été quelque peu remaniés et approuvés, cette fois, au nom du Ministre, par M. Bruncel, alors administrateur des Voies et Travaux.

La proposition de mise en adjudication a été approuvée le 12 novembre 1920 (M. de Wouters d'Oplinter assurait alors l'intérim du Département). Conformément à mes instructions, il n'a pas été procédé à cette adjudication.

C'est par inadvertance que l'annonce a continué à figurer au *Bulletin* jusqu'en août 1921.

J'annexe à la présente une copie des plans approuvés en novembre 1920.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments dévoués.

Le Ministre,

XAVIER NEUJEAN.

Cette réponse est caractéristique.

Elle prouve que M. le Ministre a été inexactement renseigné par celui ou ceux de qui émane la réponse qu'il a donnée à la première question de la Section centrale. L'explication de ce qu'il appelle un malentendu ne tient pas debout.

Il est clair qu'un projet important comme celui dont nous nous occupons ne saurait être mis en adjudication sans avoir reçu l'approbation du Ministre.

Le Ministre était l'honorable M. Poullet. Mais l'honorable M. de Wouters d'Oplinter assurait, nous dit-on, l'intérim du Département au moment de l'approbation du plan et c'est sur ce fait de nulle importance, de nulle signification que se base l'auteur de la réponse à la Section centrale pour nous dire que l'*administration n'avait pas connaissance d'un plan approuvé par M. Poullet!*

Comme si l'honorable M. de Wouters d'Oplinter, Ministre intérimaire, avait pu songer à signer, pour approbation, un plan que le Ministre dont il tenait la place n'avait pas approuvé.

Il est tout à fait certain que l'administration avait connaissance du plan réclamé par la Section centrale. C'est, nous dit la lettre de l'honorable Ministre, « par inadvertance » que l'annonce de l'adjudication approuvée le 12 novembre 1920 par l'honorable M. de Wouters d'Oplinter a continué à figurer jusqu'en août 1921 au *Bulletin commercial*. Mais il est évident que le fait même d'avoir supprimé cette annonce prouve que l'administration avait connaissance du plan.

Que ce plan ait porté la signature de M. Poullet ou de son remplaçant intérimaire, peu importe. Aucun doute n'était possible sur l'objet de la demande

formulée par la Section centrale. Pourquoi n'y a-t-il pas été donné satisfaction tout de suite? C'est ce qui ne nous a pas été dit, mais ce qui est facile à deviner.

En tout cas l'exécution de ce plan aurait depuis longtemps donné satisfaction à ce qu'il y a de légitime dans les revendications de la ville de Bruxelles.

Le bon sens indique qu'il convient d'y procéder sans retard puisqu'il n'exigera aucune dépense de la part de l'État, la vente des terrains voisins devant largement rapporter ce que le travail coûtera.

CHAPITRE XX

Inconvénients « secondaires » de la Jonction signalés par l'Exposé des motifs.

L'Exposé des motifs signale encore quelques inconvénients qu'il appelle « secondaires » de la Jonction.

Nous ne nous y arrêterons pas longtemps. Nous avons démontré inexistants les inconvénients qu'il trouve principaux. Quelle valeur pourraient bien avoir les inconvénients secondaires?

Il convient cependant que nos collègues en aient une idée.

L'Exposé des motifs croit — il le dit tout au moins — que pour l'exécution des tunnels on pourrait être amené à travailler à ciel ouvert!

On devrait, paraît-il, creuser une immense tranchée depuis l'église de la Chapelle jusqu'au delà du Jardin botanique.

Dans cette tranchée, on construirait le tunnel pour le recouvrir ensuite de terre, tout comme on construit un égoût, dans les villes, au fond d'une tranchée. Il y aurait même vraisemblablement, dans la pensée du partisan de ce procédé, cette différence essentielle que dans le cas de l'égoût la tranchée est blindée, et que sa largeur est limitée à celle de l'égoût à construire, tandis que dans le cas du tunnel où la tranchée serait très profonde et trop large pour être étrésillonnée facilement il faudrait vraisemblablement l'établir à talus, ce qui lui ferait donner une largeur excessive!

* * *

C'est là un procédé d'exécution d'autrefois. Ce n'est pas la conception d'un ingénieur moderne. Pour le défendre, il faut ignorer tout ce qui s'est fait à l'étranger avec le succès le plus complet. L'art de l'ingénieur moderne a résolu en maintes villes des problèmes du même ordre. Les constructions de tunnels en sous-œuvre sous des bâtiments à très nombreux étages, comme en Amérique et même à Paris, ne sont pas rares et nous pourrions en citer maints exemples notamment à New-York, Berlin, Paris, Boston, Londres, où une station de chemin de fer a été établie sous une église.

L'objection n'est donc qu'un nouvel épouvantail à moineaux.

*
* *

Naguère, des adversaires de la Jonction annonçaient que les tours de Sainte-Gudule s'effondreraient au cours de l'exécution du travail.

Des journaux montraient ces tours dans la position inclinée qu'elles prendraient avant leur chute. Ces photographies, avant la lettre, répondaient aux craintes que des ingénieurs *éminents* avaient exprimées.

Cette affirmation a été mise à néant à maintes reprises et de façon irréfutable. Les sondages ont montré aux abords des tours un sol vierge et d'excellente consistance. La note de 1909 en son chapitre IX rend compte de la vraie situation.

De son côté, M. de Broqueville a fait justice de ces allégations dans la séance du 15 mars 1911. Voici comment il s'est exprimé :

On a affirmé que le corps des Ponts et Chaussées est hostile au projet, et qu'il s'est prononcé unanimement contre la Jonction Nord-Midi.

M. Janson. — Ce n'est pas moi qui ai affirmé cela!

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Non, c'est pourquoi j'ai dit, il y a un instant, qu'on a imprimé et dit tant de choses qu'il faut bien les rencontrer, mais je vous rends volontiers cet hommage que vous n'avez pas versé dans ce grossier mensonge — que la Chambre me permette ce mot.

Il y avait un moyen simple de savoir s'il était vrai que le corps des Ponts et Chaussées s'est prononcé contre le projet : c'était de poser la question. Voici ce que la Direction générale des Ponts et Chaussées déclare sous sa signature :

« J'ai l'honneur de vous répéter ce que je disais encore hier, que le corps des Ponts et Chaussées n'a pas été consulté au sujet des difficultés que rencontrerait l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi, ainsi, il n'a pas eu d'avis à émettre à ce sujet. »

M. Janson. — C'est fâcheux qu'on n'aie pas consulté ce corps.

M. de Broqueville, *Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.* — Cela n'empêche qu'on a dit que le corps des Ponts et Chaussées s'était prononcé contre la Jonction Nord-Midi. On a même ajouté qu'il tremblait à la pensée des dangers qu'on allait faire courir à certains de nos monuments, notamment à l'église Sainte-Gudule.

Ici encore, j'ai demandé ce qu'il y avait de vrai dans cette affirmation et voici ce que la Direction générale des Ponts et Chaussées répond :

« Quant au second point, tous les ingénieurs savent qu'étant donnés les progrès de la technique moderne, les édifices de toute espèce peuvent être soustraits aux dangers que leur ferait courir la proximité de travaux souterrains du genre de ceux que comporte la Jonction susdite. »

C'est une réponse bien nette et bien catégorique.

M. Vandervelde. — C'est une proximité relative : 66 mètres de distance.

*
* *

Cependant les légendes ont la vie dure, et dans ces derniers temps on a reparlé de l'effondrement possible, probable même, des tours de Sainte-Gudule.

Il faut savoir gré à l'Exposé des motifs de n'avoir pas reproduit cette fantaisie d'adversaires aux abois, mais l'objection tirée de la nécessité d'exécuter le tunnel au fond d'une tranchée à ciel ouvert est à peu près de la même valeur.

*
* *

L'Exposé des motifs, logique avec lui-même, s'effraie moins de ce que coûterait le travail exécuté dans les conditions invraisemblables qu'il suppose, que du bouleversement que causerait cette « immense tranchée s'étendant simultanément ou successivement depuis l'église de la Chapelle jusqu'au Jardin Botanique en passant rue de la Madeleine, rue de Loxum et rue Sainte Gudule! »

L'auteur oublie, involontairement, c'est sûr, que le projet de boulevard du Nord au Midi demandé par la Ville éventre, lui aussi, Bruxelles sur une longueur beaucoup plus considérable. Est-ce que l'aspect de ruine causé certainement par ces travaux, serait plus réjouissant que celui qui serait hypothétiquement dû aux travaux de la Jonction d'après le système de l'auteur?

Temps nécessaire pour achever la Jonction.

« Il faudrait dix ans », dit l'honorable rapporteur.

En 1909, l'achèvement de la Jonction était prévu pour 1915. La guerre a tout arrêté. Mettons qu'il faille encore six ans aujourd'hui. Cela permettrait d'envisager l'inauguration du grand et beau travail, d'importance capitale pour le pays, à la date où nous célébrerons le centenaire de notre indépendance.

Où l'honorable rapporteur a trouvé qu'il fallait encore dix ans, et pourquoi, nous l'ignorons.

*
* *

Mais il est assez naturel de comparer les délais d'exécution de la Jonction à celui d'autres travaux, par exemple la ligne Schaerbeek-Hal à laquelle l'Exposé des motifs et l'honorable rapporteur attribuent un si grand rôle.

Il résulte de la réponse faite par le Gouvernement à la question n° 8 de la Section centrale que les travaux de cette ligne, décidés en 1895, donc avant la Jonction ont été commencés en 1904, donc il y a vingt ans.

Ces travaux ont donc marché plus lentement que ceux de la Jonction. Est-ce une raison pour les abandonner?

Ajoutons que leur achèvement coûtera encore 35 millions de francs, mais ni le prix des matériaux, ni celui de la main-d'œuvre, ni la situation du Trésor ne paraissent devoir être ici pris en considération. Ces choses n'ont d'importance que pour la Jonction.

La Jonction ne pourrait servir ni aux marchandises ni au matériel roulant, dit l'honorable rapporteur de la Section centrale.

Qu'il nous permette de le constater, il enfonce ici une porte ouverte depuis plus de trente ans, car à *aucun moment* il ne fut question de faire passer sur la Jonction ni trains de marchandises, ni matériel roulant (nous supposons que par les mots matériel roulant l'honorable rapporteur entend les machines à vide).

Est-ce que par hasard les gares du Nord et Midi améliorées mais restées en impasse vont pouvoir servir au trafic des marchandises?

Quant à dire que les trains de voyageurs auxquels la Jonction pourrait servir sont les moins lucratifs, nous avons montré, par le calcul des recettes, que tout au contraire, le rendement de la Jonction serait extraordinairement élevé, plus de 4 millions de francs par kilomètre.

CHAPITRE XXI

Résumé et Conclusion.

De lire la note que nous avons rédigée, quelques-uns de nos collègues n'auront peut-être pas le temps.

Nous croyons leur rendre service en résumant notre travail et nos conclusions dans les quelques pages qui vont suivre.

* * *

L'examen approfondi que nous avons fait du côté technique du problème démontre, que la Jonction est la solution méthodique, complète et définitive du problème qui se pose dans l'agglomération bruxelloise et qui intéresse le pays tout entier.

Elle supprime la solution de continuité qui existe dans le réseau des chemins de fer belges, remédie à l'insuffisance avérée, avouée par tous, des gares de Bruxelles et, grâce à l'énorme augmentation de capacité de celles-ci transformées en gares de passage, assure pour un très long avenir, pratiquement indéfini, la régularité et la sécurité du service de ces gares.

* * *

Les aménagements de gares en impasse défendus par l'Exposé des motifs, mais condamnés par toutes les autorités en matière de chemin de fer, sont, au contraire, absolument insuffisants même pour un avenir très rapproché.

L'aménagement proposé pour la gare du Nord et pour celle de l'Allée-Verte conduirait à une exploitation laborieuse, pratiquement impossible, constituerait pour la circulation dans la capitale une entrave continuelle et une source permanente des plus graves dangers.

Le système de la gare Bruxelles-Nord, scindée dorénavant en deux tronçons isolés, constituerait une nuisance grave pour le public privé dorénavant de bon nombre des correspondances de trains qu'il trouve aujourd'hui à Bruxelles-Nord même.

Il empêcherait au surplus de façon absolue la réalisation du projet de boulevard au-dessus de la Senne voûtée, à l'aval de Bruxelles. Il est radicalement inadmissible.

*
* *

Aucun artifice d'exploitation ne pourrait remédier à l'insuffisance des gares en impasse projetées. Au contraire, non seulement la Jonction améliorerait la situation actuelle, mais elle remédierait de façon radicale aux graves défauts de nos installations de chemins de fer dans la capitale et autour.

La Jonction constitue, en outre, la solution économique, car les recettes à résulter du parcours complémentaire assureront non seulement le service des intérêts du capital engagé, mais encore l'amortissement de celui-ci.

*
* *

Au contraire, les aménagements des gares en impasse ne créant aucun parcours nouveau, ne donneront lieu à aucune perception de taxes supplémentaires. Le capital serait placé à fonds perdu. Ce capital serait énorme si l'on voulait réaliser des aménagements logiques, tolérables pour le public, admissibles pour la circulation publique et pour l'embellissement de la capitale et répondant, pour un nombre, même assez limité d'années, aux besoins sans cesse grandissants du service.

*
* *

Dans son discours à la Chambre, le 8 juillet 1921, l'honorable Ministre des Chemins de fer s'exprimait ainsi au sujet du maintien ou de l'abandon de la Jonction :

... Je me demande si, dans les circonstances critiques de l'heure, le point de vue financier ne doit pas avant tout retenir l'attention de la Chambre.

L'Exposé des motifs insiste également sur le côté financier du problème :

En résumé, dit-il, en décidant l'achèvement immédiat des travaux, on doit envisager l'engagement d'une dépense de 300 millions de francs au bas mot.

Notre situation financière ne nous permet pas un pareil effort.

Le Budget extraordinaire de 1922, en ce qui concerne le chemin de fer, s'élève à 65 millions de francs; pour ne pas dépasser cette allocation il a fallu ajourner une série de travaux dont l'utilité, voire la nécessité n'est pas contestable. Or, en supposant que les travaux de la Jonction puissent être achevés en six ans, nous devrions faire face, durant six exercices consécutifs, à une dépense supplémentaire de 50 millions de francs.

Il serait impossible de s'y résoudre, alors même que l'utilité des travaux serait démontrée. Comment y songer quand il semble établi que cet argent, dont nous avons un si pressant besoin pour des travaux d'une incontestable utilité, ne servirait pas à améliorer la situation actuelle?

*
* *

Relevons tout d'abord, dans cette affirmation, que le montant des dépenses restant à faire n'est ni de 300, ni de 320, encore bien moins de 500 millions, comme l'annonce l'honorable rapporteur.

Le coût des travaux inhérents à la Jonction et qui doivent seuls être portés à sa charge est, défalcation faite du produit des reventes d'immeubles, de 105 millions de francs seulement, mettons 110 millions pour arrondir le chiffre.

Dès la première année de son exploitation, si nous la supposons déjà en 1931, le revenu de cette Jonction sera de plus de 12,250.000 francs. Si même on suppose que la proportion du nombre des voyageurs faisant le parcours jusqu'à la halte centrale ou le parcours entier de la Jonction soit de deux cinquièmes et de un cinquième seulement, au lieu des fractions de un demi et un quart escomptées, le revenu de la ligne serait encore de plus de 10 millions de francs, dès 1931, et *ce revenu irait croissant chaque année* à raison de la progression, ininterrompue depuis plus de cinquante ans, à l'exception de la période de guerre, du nombre des voyageurs s'embarquant ou débarquant à Bruxelles.

Ces revenus suffiraient non seulement à couvrir les intérêts (1) du coût total de la Jonction, moins de 200 millions *y compris le coût d'avant-guerre*, mais, à raison de leur accroisssement continu, assureraient encore l'amortissement de la dépense faite, chose rare, peut-être unique, en matière de travaux publics.

* * *

L'Exposé des motifs déclare « qu'alors même que l'utilité des travaux serait démontrée, il serait impossible de se résoudre à la dépense. »

Ceci est une réelle hérésie économique.

MM. Coppieters et Hubin en ont fait bonne justice, ainsi que nous le montrerons plus loin.

M. Theunis, Premier Ministre et Ministre des Finances l'a refutée déjà, par avance, lorsque, dans son discours-programme du 22 décembre 1920, il a dit :

Ce serait une mauvaise économie — ici je touche à un sujet délicat — de renoncer absolument à certains travaux publics destinés à enrichir l'outillage économique de la Belgique, surtout lorsque ces travaux sont, à l'heure actuelle, un moyen puissant de lutter contre la menace de chômage.

L'incidente finale, toute de circonstance au moment où il parlait, n'enlève rien à la rigueur absolue du principe général affirmé par l'honorable Ministre.

M. Coppieters, dans son discours au Sénat, le 3 août 1921, disait :

En ce qui concerne les objections d'ordre financier, je dirai aux adversaires de la Jonction que leurs arguments peuvent être invoqués pour tous les grands travaux projetés.

. . . . . .

Les travaux d'Anvers, les travaux du canal de Charleroi, et, en général, toutes les grandes entreprises, doivent, à cause de la guerre, obérer plus ou moins fortement la situation financière du pays.

Évidemment, la question d'argent est importante, mais du moment où la Jonction est nécessaire, cette question ne doit pas nous arrêter.

. . . . . .

Il s'agit d'un travail productif et le capital engagé ne sera pas perdu, car il est certain que les voyageurs qui emprunteront la Jonction payeront leurs coupons et ne voyageront pas pour rien. On peut donc parfaitement admettre que l'amortissement du capital se fera en 66 ans, et, dans ces conditions, la question d'argent ne devient plus que secondaire.

---

(1) Ces intérêts s'établissent comme suit :

88 millions dépensés avant guerre à 3 %. . . .	fr.	2,640.000
110 millions d'après guerre à 6 %		6,600.000
TOTAL.	fr.	9,240,000

L'honorable M. Hubin, en séance du 22 décembre 1920, se fondant sur une comparaison que l'honorable Ministre des Finances venait de faire, disait :

J'ai demandé la parole dans cette discussion au moment où M. Max Hallet a fait allusion à l'idée du Gouvernement d'abandonner l'exécution de la Jonction Nord-Midi.

J'espère que le Gouvernement réfléchira à nouveau avant d'exécuter cette menace ou cette décision, car pareil acte lui est interdit avant que la loi décrétant ce travail ne soit rapportée.

En effet, une loi ne peut être tenue en échec par une décision gouvernementale. D'ailleurs, nous aurons l'occasion de revenir sur cette affaire et de l'examiner en détail. J'en veux dire quelques mots cependant, parce que l'honorable Ministre des Finances, comme il l'a dit lui-même, est — et il faut lui rendre cette justice — un technicien.

Il a fait tantôt cette comparaison, que je considère comme juste et qui consiste à représenter le pays comme une vaste usine qui produit et qui, à son sens et à ses yeux, est une garantie pour l'avenir. En qualité de directeur financier d'usine, je demande s'il considère que ce serait vraiment une bonne politique de chef d'usine que celle qui consisterait en ceci : le directeur de l'usine, à un moment donné, quand l'usine marchait dans des conditions normales, avait décidé certaines améliorations importantes sur l'outillage : Je sais bien que pour certains cela n'a jamais eu le caractère d'une chose très importante, mais nous aurons encore à faire juge la Chambre du point de savoir si elle ne considère pas cette importance comme capitale, mais, dans tous les cas, le fait est certain, la Chambre, à plusieurs reprises, avait considéré que la Jonction Nord-Midi était un outil, une machine, qui apportait un énorme perfectionnement dans l'outillage de l'usine nationale. Un incendie est survenu ; un ouragan a passé ; il faut reconstruire l'usine, tout au moins en partie ; on se trouve devant de grandes difficultés financières, tout le monde en convient ; il y a certainement des machines qu'il est plus urgent de rétablir que celles que l'on escomptait introduire dans l'usine avant la catastrophe, j'en conviens encore. Mais quant à, sous prétexte de difficultés financières nouvelles, prétendre abandonner l'exécution de cette machine nouvelle, qui perfectionnerait considérablement notre outillage, cela je ne l'admets pas.

M. Huysmans. — Il faudrait quand même la construire un jour.

M. Helleputte. — Et cela coûtera plus cher.

M. Huysmans. — C'est clair.

M. Hubin. — Je ne comprends que trop l'attitude de certains députés, de Bruxelles notamment, ou de certains mandataires de Bruxelles dans cette question. Nous savons très bien que, dans leur mentalité particulière, ils se sont toujours imaginé que la Jonction Nord-Midi était une affaire bruxelloise. Ce n'est pas le moins du monde une affaire bruxelloise.

M. Ficher. — Dans ses conséquences, si.

M. Huysmans. — Absolument pas.

M. Hubin. — Ce n'est pas du tout une affaire bruxelloise ; c'est un travail d'intérêt national qui doit s'exécuter sur le territoire de Bruxelles.

M. Helleputte. — Les Bruxellois sont moins intéressés dans cette affaire que le reste du pays.

M. Hubin. — Précisément. Peut-être il y a-t-il certains intérêts que l'on dissimule, ne fût-ce que les intérêts de ces commerçants mesquins qui s'imaginent qu'il est bon que les braves voyageurs qui prennent le train à Anvers pour se rendre à Mons soient forcés de traverser Bruxelles à pied et d'y prendre un repas. Peut-être y en a-t-il d'autres encore qui voient la question sous un aspect plus mesquin encore. Je n'insiste pas en ce moment ; nous reviendrons sur cette question, car elle doit être examinée à fond. (*Très bien ! sur plusieurs bancs.*) Mais, dans tous les cas, je demande au Gouvernement — et j'ai le droit de le lui

demander — qu'aucune mesure ne soit prise pour mettre à exécution la décision de ne pas poursuivre les travaux de la Jonction Nord-Midi.

J'ai suivi de près toutes les phases par lesquelles ce projet a passé; depuis vingt ans je me suis préoccupé de cette question de la Jonction Nord-Midi et il m'a été démontré, dur comme fer, que ce travail est d'une utilité capitale pour le pays et que l'intérêt de Bruxelles n'a rien à voir ici. Ah! sans doute, l'intérêt de la ville de Bruxelles, de l'Administration communale de Bruxelles, pourrait être en cause : on lui cèderait les terrains et elle en ferait ensuite l'usage que vous devinez. (*Sourires.*) Mais nous ne sommes pas ici pour nous préoccuper des désirs de l'Administration communale de Bruxelles.

M. Huysmans. — Ce n'est du reste qu'un conseil communal moribond.

M. Hubin. — C'est le Parlement qui s'est prononcé et le Parlement est chargé de veiller aux intérêts généraux du pays et je pense que, dans l'avenir comme dans le passé, il se prononcera en faveur de l'exécution de la Jonction Nord-Midi, sauf à prendre en considération les quelques réserves que je viens d'indiquer.

L'Exposé des motifs fait bon marché des considérations techniques parce qu'il espère que celles-ci n'attireront pas l'attention de ses lecteurs, tandis que les considérations d'ordre financier émeuvent, effrayent.

Tactique pure, mais mauvais, très mauvais calcul.

L'État a-t-il coutume de se dérober à ses devoirs lorsqu'il s'agit de sauvegarder les grands intérêts généraux dont la garde lui est confiée?

Peut-on, *sous prétexte* de considérations financières, renoncer à réaliser des installations indispensables à l'intérêt général? L'honorable Premier Ministre y a déjà répondu.

Nous découpons d'une étude d'après guerre, sur le réseau ferré allemand parue dans *La Technique moderne* sous la signature de M. Louis Nigot, les très intéressantes et très édifiantes conclusions qui suivent :

Il résulte des considérations ci-dessus que la connaissance du réseau ferré allemand présente pour nous un double intérêt, technique et financier, comme nous allons le démontrer ci-après.

Nous avons beaucoup à apprendre des Allemands en ce qui concerne l'organisation des gares et de l'exploitation, celle surtout des nœuds dans laquelle ils sont passés maîtres. Lorsque, au cours de la guerre par des renseignements ou après l'armistice par l'examen des lieux, les dirigeants des Compagnies du Nord et de l'Est eurent connaissance des travaux allemands, ils durent souvent être stupéfaits en constatant les modifications apportées par l'ennemi dans leurs réseaux respectifs : des lignes avaient été doublées; des courants, séparés; de multiples raccordements, créés. . Nous tenons de nombreux habitants des pays envahis le témoignage qu'une des choses par lesquelles ils furent le plus impressionnés au cours de l'occupation, c'est précisément ce bouleversement du réseau ferré qui semblait indiquer chez les Allemands une emprise définitive plutôt qu'une utilisation temporaire. Il n'est pas téméraire d'affirmer que les services techniques des grandes Compagnies françaises ne pourraient que gagner à étudier les méthodes germaniques qui, si nous les avions appliquées, auraient peut-être, sinon supprimé, du moins fortement réduit le nombre des embouteillages et la crise des transports dont nous avons à souffrir actuellement.

Mais, dira-t-on, pour répondre avec une telle perfection à tous les besoins, aussi bien économiques en temps de paix que stratégiques en temps de guerre, les chemins de fer devaient grever bien lourdement les budgets; en France, avec une exploitation souvent médiocre, les Compagnies devaient fréquemment avoir recours à la garantie d'intérêts; en

Allemagne, la disproportion entre les charges et les recettes devait être écrasante et les États devaient certainement consentir d'importants sacrifices pour satisfaire à tous les desiderata. Les chiffres du tableau suivant, relevés dans les documents officiels de l' « Eisenbahnamt » répondent à cette argumentation avec une saisissante brutalité :

ANNÉES.	DÉPENSES D'EXPLOITATION (Betriebsausgaben) en marks.	RECETTES D'EXPLOITATION (Betriebsangaben) en marks.	EXCÉDENT DE RECETTES en francs.
1908	1,947,799,842	2,695,083,386	934,104,430
1909	1,971,135,353	2,840,496,721	1,086,701,710
1910	2,032,644,948	3,033,035,561	1,250,188,066
1911	2,117,022,984	3,268,063,474	1,438,800,612
1912	2,304,842,282	3,473,854,342	1,461,265,075

Or, en 1912, le capital représenté par l'ensemble des chemins de fer d'État auxquels s'applique le tableau ci-dessus, et dans le détail desquels nous n'entrerons pas, s'élevait à 18,09.),852.290 marks, soit 22,624,815,363 francs. L'intérêt rapporté à ce capital dépassait donc 6,45 °/₀.

La conclusion est facile à tirer de la courte étude qui précède. Un esprit pratique et méthodique, une conception nette des buts à réaliser et des efforts à effectuer en vue de leur réalisation, l'aptitude à « faire grand » du premier coup pour ne pas être dépassé par les événements, tels sont les traits essentiels caractérisant l'œuvre de l'*Eisenbahnamt* de Berlin, qui n'a jamais reculé devant des sacrifices pécuniaires, dont il était d'ailleurs largement rémunéré par la suite, pour mener à bien la tâche entreprise.

C'est là un enseignement de la pratique qui confirme entièrement le principe d'économie politique énoncé par l'honorable Ministre des Finances et qui désavoue par des faits la théorie de l'honorable Ministre des Chemins de fer.

* * *

Nos bons voisins de France, auxquels s'adressait particulièrement l'article de M. Nigot, ont-ils opposé l'objection financière lorsque, après la grande guerre si ruineuse, il s'est agi de créer les immenses gares de Tergnier, d'Aulnoye, de Laon, qui ont coûté des centaines et des centaines de millions; l'ont-ils opposée quand il s'est agi pour eux de créer la vaste gare de la Délivrance à Lille; l'opposent-ils à la création d'une gare de passage en remplacement de la gare en impasse actuelle de Lille?

Celle-ci se heurte sans doute à des intérêts privés qui se croient menacés, mais ce ne sont pas des considérations financières qui arrêteraient la Compagnie du Nord dont personne ne dira qu'elle n'a pas le sens ni le souci de ses intérêts ni des exigences d'une bonne exploitation de son réseau.

* * *

Et cependant la situation financière de nos voisins du Midi est-elle si incomparablement meilleure que la nôtre, qu'ils puissent ainsi s'offrir, l'honorable Ministre des Chemins de fer dirait le luxe, de dépenser des sommes, colossales cette fois, pour satisfaire les besoins économiques de leur exploitation?

Non, évidemment non, si nous en croyons et nous le croyons, notre honorable Ministre des Finances lui-même.

Dans son admirable exposé de notre situation financière fait au Sénat le 11 juin dernier, il a, chiffres à l'appui, démontré que notre situation financière est peut-être meilleure qu'aucune autre et il a condensé sa conviction profonde dans cette phrase :

« Encore quelques mois et la Belgique aura, seule ou presque, rétabli complètement une situation financière dont, il y a quatre ans, on aurait été en droit de désespérer. »

Pourquoi le Département des Chemins de fer serait-il seul en droit, pour défendre les intérêts, non de l'État, mais les intérêts mal compris de la ville de Bruxelles, de prêcher la thèse du pessimisme?

* * *

Mais les vrais mobiles de la proposition qui nous est soumise sont tout autres.

Ils ne sont ni dans des raisons d'ordre technique, ni dans des raisons d'ordre financier.

L'honorable sénateur M. Liebaert les a signalés avec une lumineuse précision et une franchise qui emporte la conviction dans deux discours prononcés au Sénat.

Le 29 juillet 1921, il s'exprimait ainsi :

Nous avons procuré à la ville de Bruxelles, dans les conditions les plus avantageuses, l'occasion de faire disparaître des quartiers vétustes et vermoulus...

M. Vinck. — Maintenant qu'ils sont démolis, on l'oublie.

M. Liebaert. — ... et de les faire remplacer par des constructions dignes de la capitale, riches en matière contributive.

M. Huysman Van den Nest. — Pour le moment ce ne sont que des terrains vagues et improductifs.

M. Liebaert. — Et maintenant, comme le dit l'honorable M. Vinck, on l'oublie! Le vieux quartier de la Putterie n'était-il pas improductif et inaccessible aux visiteurs?

La ville de Bruxelles, profitant, abusant devrais-je dire, de la grande, de la très légitime sympathie dont jouit son bourgmestre actuel, le très estimé M. Max, entend aujourd'hui ne pas se contenter de la part très belle qui lui a été faite, mais encore s'emparer de celle des autres!

Elle entend s'attribuer à elle seule toutes les dispositions prises dans l'intérêt du pays entier, sauf à redire, sans doute, aux provinces victimes de cette combinaison, le mot légendaire du chef de station à qui des voyageurs se plaignaient des irrégularités du service et qui leur répondait : Que m'importe! Est-ce que je voyage, moi?

Mais qu'elle sache donc qu'il y a des millions d'habitants de la province qui, eux, voyagent et ont le plus grand intérêt à être libérés des entraves, des difficultés, des irrégularités de service qui résultent de la non-exécution de la Jonction Nord-Midi.

. . . . . .

Après avoir dirigé le Département des Chemins de fer pendant huit ans, après avoir connu toutes ses difficultés, toutes ses nécessités, ses vicissitudes et ses crises, je n'hésite

pas à proclamer, *d'accord en cela avec mes cinq successeurs,* MM. le comte de Broqueville, Hellepulte, Segers, Renkin et Poullet, je n'hésite pas à proclamer très haut devant le pays, qu'abandonner la Jonction Nord-Midi serait une folie, une insigne folie.

* * *

Rappelons encore un passage du discours prononcé par M. le sénateur Liebaert en séance du 3 août 1921.

Après avoir annoncé que lorsque le moment sera venu, il fera des propositions pour des travaux partiels pouvant facilement être exécutés sans rien changer aux plans de la Jonction, et qui feraient disparaître l'aspect de ruines dont il comprend très bien que Bruxelles se plaigne, il déclare qu'il indiquera en même temps les voies et moyens de manière à prévenir l'*objection financière.*

Invoquée dans les circonstances de partialité que je vous indiquais tantôt, elle met bien en lumière que les adversaires de la Jonction n'ont aucun argument intrinsèque à produire contre l'exécution de ce projet.

C'est l'évidence même.

Et M. Liebaert signale que le Gouvernement a, en trois ans, réussi à dépenser 20 milliards de francs au delà de ses recettes, 20 milliards, quatre fois le montant de la dette contractée en quatre-vingt-quatre ans pour notre outillage, et que ces 20 milliards, en sus des milliards de recettes ordinaires, exceptionnelles ou extraordinaires, le Gouvernement les a dépensés très placidement, sans sourciller, parce que telles étaient ses vues et sans même faire de distinction entre dépenses productives et dépenses improductives.

Mais maintenant, continue M. Liebaert, qu'il s'agit de sacrifier la Jonction Nord-Midi à un caprice déraisonnable et égoïste de la ville de Bruxelles, il objecte la question financière, bien qu'il s'agisse d'un travail essentiellement productif.

Il y a là, de la part du Gouvernement, une attitude de partialité contre laquelle il faut protester. L'objection financière est soulevée par le Gouvernement non pas pour elle-même, mais par pur opportunisme. Il agite la question financière comme on ferait d'un épouvantail pour effrayer les étourneaux.

On ne saurait évidemment mieux dire.

* * *

Les causes réelles, profondes et qui ont une origine déjà lointaine, sont donc tout autres que des considérations d'ordre technique ou financier.

Elles ont été révélées dans une déclaration faite par l'honorable M. Lemonnier au cours d'un meeting organisé par l'Association libérale progressiste communale et cantonale de Bruxelles, le 24 février 1904, *il y a plus de vingt ans,* pour protester contre la Jonction Nord-Midi.

Voici en quels termes l'*Étoile belge,* du 25 février 1904, rend compte des paroles prononcées par l'honorable membre :

M. Maurice Lemonnier, député et conseiller communal, reconnaît que la convention (de 1903) relative à la gare centrale a été approuvée à l'unanimité au Conseil communal de Bruxelles et par tous les députés de l'arrondissement de Bruxelles, à la Chambre.

S'il a voté la Convention pour sa part, c'est surtout, pour obtenir la transformation du quartier de la Putterie aux frais de l'État, *avec l'espoir secret qu'on n'y ferait pas la gare centrale. L'orateur combat le projet de Jonction...*

C'est l'origine et tout le secret de la proposition actuelle d'abandon de la Jonction. Elle n'est que la réalisation du plan « secret » que l'honorable M. Lemonnier avait conçu déjà lorsqu'il votait, au Conseil communal et à la Chambre, l'arrangement conclu en 1903.

L'honorable membre veut réaliser les espérances qu'il caressait, il y a 20 ans déjà, lorsqu'il votait *oui* et pensait *non*.

*
* *

L'honorable membre s'est prononcé à diverses reprises en faveur de l'exécution de la Jonction, mais il attendait patiemment que l'heure favorable à ses espoirs « secrets » eût sonné. Pour que cette heure sonnât, il fallait qu'un homme vînt.

Et l'honorable Ministre actuel des Chemins de fer n'était pas sitôt installé, que les Bruxellois et la presse bruxelloise annoncèrent que cet homme était venu et que l'heure avait sonné.

Ainsi que M. Coppieters le constatait au Sénat, l'honorable M. Neujean était à peine de huit jours ministre que tous les journaux, ceux de Bruxelles surtout, claironnaient que la Jonction était abandonnée.

*
* *

La proposition d'abandon qui nous est soumise n'est donc que la réalisation du plan « secret » de l'honorable M. Lemonnier, dévoilé au meeting de 1904.

L'honorable M. Lemonnier engageait par ses votes au Parlement des dépenses énormes à charge de l'État, sauf à s'opposer plus tard à ce que ces dépenses fussent consacrées au travail d'intérêt général auquel elles étaient destinées, et à en réclamer les bénéfices pour la seule ville de Bruxelles.

Avec M. le sénateur Coppieters, avec M. le sénateur Liebaert, nous estimons que le Parlement ne peut consacrer par ses votes une pareille politique; que les deniers de l'État, que les intérêts des faubourgs de Saint-Gilles, d'Anderlecht, de Schaerbeek, que les intérêts généraux du pays tout entier, ne peuvent être sacrifiés aux caprices déraisonnables, aux vues égoïstes et aux appétits insatiables de la ville de Bruxelles.

J. HELLEPUTTE

ANNEXES

Questions posées par la Section centrale et réponses du Gouvernement.

Question 1.

La Section centrale demande la communication du plan de la gare du Nord, telle qu'elle devra être aménagée après que la suppression de la Jonction Nord-Midi aura été décidée par le Parlement. Ce plan devrait indiquer les parcelles de terrain acquises par l'État depuis 1900 et les parcelles qui doivent encore être acquises. Ces terrains ne pourraient-ils pas être revendus en partie dans le cas où la gare du Nord deviendrait une gare de passage ?

Même question pour la gare de Bruxelles-Midi.

Réponse.

A. — *Gare du Nord.* — Dans l'Exposé des motifs, page 6, il est dit que l'aménagement rationnel de la gare de Bruxelles-Nord comprend douze voies au droit de la rue des Palais, dont quatre pour Anvers. C'est là une solution d'avenir, qui exigera le surélèvement de toute la gare du Nord, de façon à faire passer l'Avenue de la Reine sous le chemin de fer, comme dans le dernier projet de jonction. Cette solution, il ne faut pas l'envisager avant vingt-cinq ou trente ans. Mais comme il est dit, page 7, le programme d'aménagement du Nord et du Midi, maintenus à rebroussement, peut être réalisé par étapes, au fur et à mesure des besoins, sans grever le budget de lourdes charges. Aujourd'hui, plus que jamais, on doit avoir en vue de réduire les dépenses.

Le plan I ci-joint et le plan II, qui n'est qu'une variante, montrent l'amélioration énorme qu'on peut obtenir immédiatement à très peu de frais. Ils ne sont donnés qu'à titre d'indications; on comprendra que les moindres détails n'ont pas été étudiés. Il a paru suffisant de donner une idée générale de l'aménagement.

Les plans I et II figurent un aménagement au niveau actuel. L'ouverture des deux ponts de l'Avenue de la Reine sera élargie vers la rue du Progrès, comme elle l'a été naguère vers la rue d'Aerschot par le percement d'un nouveau pertuis. L'ouverture totale sera ainsi suffisante pour qu'en remplaçant le tablier de façon à disposer convenablement les supports, on puisse y passer avec dix voies dont l'affectation est indiquée aux plans.

Comme on le voit, il est possible sur les terrains de l'État de disposer les

16 voies à quai avec trottoirs suffisamment larges et — ce qui est très important — suivies immédiatement de nombreuses voies de garage ou de manœuvre.

Un tel aménagement augmente la capacité de la gare dans une mesure telle que toute la difficulté d'exploitation sera évitée pendant longtemps même aux jours les plus chargés.

Le plan III indique les parcelles de terrains acquises par l'État depuis 1900.

Aucune parcelle nouvelle ne doit être acquise.

Dans le cas où la gare du Nord deviendrait une gare de passage, aucune parcelle ne pourrait être revendue : le dernier projet de Jonction utilisait, en effet, tout le terrain acquis.

Gare du Midi. — Le plan IV donne une idée de l'aménagement que l'on peut réaliser à Bruxelles (Midi). On y a prévu aussi 17 voies à quai suivies de voies de garage. La destination des voies est indiquée.

L'examen du plan montre que si c'était nécessaire — ce qui n'est pas à prévoir avant très longtemps — on pourrait faire davantage sans acheter de nouveaux terrains.

Il n'est pas inutile d'attirer l'attention sur une solution du passage de la rue Théodore Verhaegen.

On peut voir que, grâce à une inclinaison modérée des voies ferrées, on peut arriver à établir un passage inférieur dont les pentes d'accès seront très acceptables.

Cette inclinaison des voies férrées permet en outre, s'il en est décidé ainsi à l'avenir, de raccorder aisément à la gare du Midi la ligne de Gand-Saint-Pierre (voir plan IV et réponse à la 15e question).

Les parcelles teintées sont entrées dans le domaine public et aucune parcelle ne doit être acquise.

*
* *

Dans le cas où la gare du Midi serait transformée, en gare de passage, il n'y aurait aucun terrain à revendre : comme pour le Nord, le dernier plan de Jonction utilisait tous les terrains de l'État.

Question 2.

Quel sera le coût des travaux à exécuter pour l'aménagement définitif de la gare du Nord suivant les projets du Gouvernement?

Même question pour la gare du Midi.

Réponse.

L'exécution des travaux d'aménagement de la gare du Nord suivant le programme esquissé pour parer à toutes les éventualités pendant une trentaine d'années, donnera lieu aux dépenses suivantes :

(On a adopté les prix unitaires qui ont servi de base aux estimations de 1909

et l'on s'est arrêté à la rue des Palais, aussi bien que dans les estimations de 1909).

	Estimation aux prix unitaires de 1909.
1° Transformation des deux ponts de l'avenue de la Reine (voir question n° 5) . . . . . fr.	672,000 »
2° Couverture des quais : 7 × 300 × 12 ou 25,200 mètres carrés à 30 francs	756,000 »
3° Voies, démolition, repose, y compris aménagements provisoires (voir poste 12 de la réponse à la question 17) . .	700,000 »
4° Signalisation (id. poste 13 de la réponse à la question 17) .	500,000 »
5° Trottoirs et menus travaux	250,000 »
6° Imprévus	622,000 »
Total. . . . fr.	3,500,000 »

* * *

Calculé sur les mêmes bases, l'aménagement de Bruxelles-Midi jusqu'à la rue Théodore Verhaegen, conformément au schéma planche IV peut être estimé comme suit :

	Estimation aux prix unitaires de 1909.
1° Remblais 148,000 mètres cubes à 2 francs. . . . . fr.	296,000 »
2° Pont de la rue Théodore Verhaegen : 1,350 mètres carrés à 300 francs	405,000 »
3° Détournement de la Senne et pont sur la Senne	100,000 »
4° Couverture des quais	756,000 »
5° Voies, démolition, repose, y compris aménagements provisoires	700,000 »
6° Signalisation	500,000 »
7° Menus travaux, trottoirs	250,000 »
8° Imprévus	593,000 »
Total. . . . fr.	3,600,000 »

Question 3.

Quels sont les trains qui arrivent journellement :

a) A la gare du Nord;

b) A la gare du Midi,

et qui : 1° stationnent au point d'arrivée en attendant de repartir; quelle est la durée de leur stationnement?

2° Doivent-être garés à leur arrivée en attendant qu'ils repartent? A quelle distance de leur point d'arrivée ces trains sont-ils garés?

Réponse.

Les tableaux ci-après répondent à cette question.

STATION DE BRUXELLES (NORD)

Février 1923.

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Ouest et Est.	*Observations.*
673	0.18	640	6.54	6h.36	—	Le garage des rames aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains.
200	1.34	203	2.35	1.01	—	
202	2.22	207	4.27	2.20	—	
3440	5.38	3429	6.26	0.48	—	
57	5.57	57	6.38	0.41	—	
204	6.14	211	6.35	0.21	—	
2998	6.17	570	7.21	1.04	—	
D20	6.21	D25	18.38	1.17	11 h. groupe Ouest.	
D328	6.30	570	7.21	1.04	—	
2988	6 30	3043	16.12	1.00	8h.42 groupe Ouest.	
577	6.33	3015	7.32	0.59	—	
D326	6.36	3043	16.12	1.00	8h.36 groupe Ouest.	
210	6.45	259	16.26	2.30	7 h. 11 groupe Est.	
647	6.50	568	7.14	0.24	—	
206	6.54	219	8.01	1.07	—	
53	7.01	53	7.55	0.54	—	
208	7.08	215	7.34	0.26	—	
3000	7.12	3029	8.32	1.20	—	
15	7.20	53	7.55	0.35	—	
3014	7.30	3033	12.23	1.33	3h.20 groupe Ouest.	
569	7.34	664	17.36	1.00	9 h. 02 groupe Est.	
3444	7.36	3431	7.58	0.22	—	
212	7 38	223	8.43	1.05	—	
3018	7 44	3019	8.25	0.41	—	
571	7.50	622	8.47	0.57	—	
3030	8 00	3025	9.17	1 17	—	
573	8.09	668	19.46	1.08	1 h. 37 groupe Est.	
3446	8.13	3453	17.58	1.45	8 h. groupe Ouest.	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Est et Ouest.	*Observations.*
218	8.15	221	8.32	0 h. 17	—	Le garage des rames aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains.
2805	8.17	2808	9.59	1.42	—	
214	8.21	229	9.45	1.24	—	
2807	8.37	3077	10.45	2.08	—	
220	8.37	225	9.28	0.51	—	
216	8.44	239	12.06	1.00	2 h. 22 groupe Est.	
591	8.53	620	9.14	0.21	—	
222	8.57	235	11.09	2.12	—	
595	9.07	632	11.30	2.00	0 h. 23 groupe Est.	
3016	9.10	3035	13.40	1.30	3 h. groupe Ouest.	
3026	9.14	3047	13.02	1.20	2 h. 28 groupe Ouest.	
224	9.20	227	9.38	0.18	—	
653	9.27	660	17.21	1.15	6 h. 40 groupe Est.	
3062	9.27	3031	12.11	2.44	—	
26	9.44	25	18.32	1.48	7 h. groupe Ouest.	
3962	9.50	630	10.15	0.25	—	
226	9.56	233	10.34	0.38	—	
2811	10.05	2812	11.55	1.50	—	
3270	10.19	3281	17.40	7.21	—	
593	10.21	634	13.19	2.59	—	
603	10.28	675	19.40	1.12	8 h. groupe Est.	
55	10.33	55	11.35	1.02	—	
782	10.40	793	17.27	1·43	6 h. groupe Ouest.	
3442	10.41	3445	12.15	1.34	—	
228	10.52	662	20.04	1.00	8 h. 12 groupe Est.	
3076	10.54	3037	14.36	3.42	—	
230	10.58	237	11.43	0.45	—	
1	11.02	1	11.22	0.20	—	
621	11.30	612	12.11	0.41	—	
609	11.54	636	13.39	1.45	—	
232	12.02	241	13.09	1.07	—	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Ouest et Est.	*Observations.*
234	12.20	285	20.48	1 h. 08	8 h. groupe Est.	Le garage des rames aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains.
607	12.25	654	16.35	1.20	2 h. 50 groupe Est.	
236	12.57	243	13.43	0.46	—	
2990	13.14	3053	17.54	1.10	3 h. 30 groupe Ouest.	
2813	13.19	2806	16.43	3.24	—	
3032	13.21	644	16.10	2.46	—	
3972	13 29	789	16 15	1.00	1 h. 46 groupe Est.	
3034	13 32	3045	15.47	2.15	—	
613	13.38	552	15.55	2.17	—	
242	13.42	245	14 25	0.43	—	
3448	13.49	3449	14.28	0.39	—	
238	13.50	257	16.19	2.39	—	
8	13.53	8	14.30	0.37	—	
240	13.54	247	14.47	0.53	—	
1285	13.58	1284	17.00	2.30	0 h. 32 groupe Est.	
2823	13.59	2820	16 00	2.01	—	
244	14.01	249	15.20	1.19	—	
61	14.06	86	17.14	3.08	—	
246	14.34	265	17.45	1.00	2 h. 11 groupe Est.	
631	14.38	3963	17.17	2.39	—	
2815	14.42	2814	15.53	1.11	—	
675	14.53	3051	15.57	2.04	—	
2986	14.58	2818	18.14	1.05	2 h. 11 groupe Ouest.	
248	15.03	251	15 43	0.40	—	
250	15.40	255	16.06	0.26	—	
669	15.48	654	16.35	0.47	—	
679	16.03	658	18.19	2.16	—	
254	16.15	263	17.10	0.55	—	
3152	16 17	3455	18.40	1.00	1 h. 23 groupe Ouest.	
256	16.30	261	16.46	0.16	—	
67	16.35	82	14.10	1.35	20 h. groupe Est.	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Ouest et Est.	*Observations.*
3040	16.37	1294	20.20	1 h.	2 h. 43 groupe Ouest.	Le garage des rames aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains.
3968	16.43	664	17.36	0.53	—	
258	16.50	267	17.51	1 01	—	
3046	17.07	3059	20.08	1.00	2 h. 01 groupe Ouest.	
3052	17.19	3071	22.53	2.00	3 h. 34 groupe Ouest.	
625	17.25	626	18.52	1.27	—	
3042	17.29	3055	18.08	0.03	—	
262	17.44	269	18.25	0.41	—	
260	17.56	277	19.16	1.20	—	
54	17.57	54	18.14B	0.17	—	
629	18.00	678	18.28	0.28	—	
266	18.05	271	18.36	0.31	—	
17	18.10	17	18.31	0.21	—	
268	18 18	273	18.44	0.26	—	
633	18.25	666	19.59	1.34	—	
2	18.32	2	19.30	0.58	—	
270	18.41	275	19.06	0.25	—	
2817	18.42	2816	19.10	0.28	—	
3454	18.48	3459	19.38	0.50	—	
272	19.08	279	19.55	0.47	—	
3974	19.14	614	6.15	1.11	9 h. 40 groupe Est.	
3092	19.18	3065	20.50	1.32	—	
3054	19.23	3071	22.53	3.50	—	
D 320	19.23	D 325	21.25	2.02	—	
677	19.34	614	6.05	1.31	9 h. groupe Est.	
641	19.38	281	20.28	0.50	—	
3056	19.41	662	20.04	0 23	—	
278	19.42	217	7.44	1.10	10 h. 52 groupe Est.	
73	19.46	66	6.48	7.18	3 h. 44 groupe Est.	
163	19.47	156	10.53	2.00	14 h. 40 groupe Est.	
3050	19.52	3063	20.16	0.24	—	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Ouest et Est.	*Observations.*
276	20 04	281	20.28	0 h. 24	—	Le garage des trains aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains en gare.
3274	20.10	3271	7.01	10.51	—	
667	20 15	209	6.23	1.08	9 h. groupe Est.	
280	20.19	287	21.08	0.49	—	
1277	20.27	1212	7.02	1 00	9 h. 35 groupe Ouest.	
D 311	20.47	2804	6.54	1 07	9 h. groupe Ouest.	
643	20.50	670	21 37	0.47	—	
D 2	20 57	D 5	22 46	1.49	—	
2827	20.58	2810	7 07	6.09	4 h. groupe Ouest.	
284	21.04	291	23.04	2.00	—	
284	21.10	289	21.46	0 36	—	
3456	21 25	2457	22 42	1.17	—	
639	21.35	674	22 42	1 07	—	
286	21.46	213	7 26	10.40	—	
649	21.51	B 686	8.09	7 00	3 h. 18 groupe Est.	
3	22.15	14	9.05	4.30	6 h. 20 groupe Est.	
288	22.32	207	4.27	5 35	—	
169	22 33	160	13 18	1 20	13 h. 25 groupe Ouest.	
2819	22 38	2828	4 31	5 53	—	
645	22 43	624	9.24	1.30	9 h. 11 groupe Est.	
3070	22.44	3009	5.51	7.07	—	
16	22.50	16	23.10	0.20	—	
1279	23.20	3023	5.56	6 36	—	
52	23 37	52	0 07	0.30	—	
292	23.57	201	0 25	0.28	—	
Nombre total des trains arrivés 146		146		250 h.	273 h. 19	

Durée de stationnement moyenne en gare : 1 h. 43.
Durée de stationnement moyenne aux groupes Ouest et Est : 6 h. 30.

STATION DE BRUXELLES (NORD)

Trains de voyageurs mis en marche à l'occasion de la saison balnéaire de 1922.

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement aux groupes Ouest et Est.	*Observations.*
3024	8 43	3041	16.11	1 h.	6 h. 28 groupe Ouest.	Le garage des trains aux groupes Ouest et Est s'effectue à une distance moyenne de 450 mètres du point d'arrivée des trains en gare.
3020	8 50	3011	9.51	1.01	—	
3270	10 19	3073	10 36	0.17	—	
190	11 00	191	14 50	0.50	3 h. groupe Ouest.	
3022	12 01	3027	14 24	0.50	1 h. 33 groupe Ouest.	
3008	13.38	2995	14.17	0 39	—	
3010	16.43	2817	18 14	1.00	0 h. 31 groupe Ouest.	
3044	17 07	3039	17.33	0.26	—	
3058	19 42	3063	20.16	0.34	—	
3012	20.04	209	6 23	2 00	8 h. 19 groupe Est.	
D 318	20 23	à vide fsr.	20 40	0 17	Rame fsr. atel. du 3049	
3090	20.30	3029	8.32	1.32	10 h. groupe Ouest.	
3064	20.43	D 319	5.38	2.55	6 h. groupe Ouest.	
3068	21.13	3069	8.10	2 57	8 h. groupe Ouest.	
3066	21.36	3007	5 49	2 13	6 h. groupe Ouest.	
D 326	22.39	à vide fsr.	22.53	0.14	Rame atel. fsr. du D 323	
3266	23.15	3263	8.18	1.03	8 h. groupe Ouest.	
D 328	23 31	à vide fsr.	23.51	0.20	Rame atem. du D 327	
TOTAUX : 18		18		20 08	57 h. 51	

Durée de stationnement moyenne en gare au 1er août 1922 : 1 h. 39.
Durée de stationnement moyenne aux groupes Ouest et Est au 1er août 1922 : 6 h. 22.

N. B. — Les durées de stationnement moyennes ci-dessus ont été établies en tenant compte de la situation au 1er février 1923, sensiblement la même que celle de l'année précédente.

STATION DE BRUXELLES (MIDI)

Février 1923.

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement au garage.	*Observations.*
2261	5.49	1614	6.23	0 h. 34	—	La distance qui sépare les voies à quai du garage est d'environ 150 mètres.
2423	6 00	1612	7.17	0 40	0 h. 37	
131	6 19	131	7.00	0.41	—	
1613	6 24	2422	6.49	0.25	—	
1615	6.36	1664	13.03	1 27	5.00	
2411	5.40	2412	7.00	0.20	—	
1877	7.03	1620	7.43	0.40	—	
1617	7.06	1646	8 47	1 20	0.21	
2577	7.10	2440	13.06	0.40	5 16	
2409	7.23	2498	7.47	0.24	—	
2425	7.36	154	8.52	1 16	—	
1619	7.38	1668	16 19	1 11	7.30	
2581	7.41	2596	12 15	1.14	3.20	
1660	7 55	1660	8.06	0.11	—	
2419	8.01	2478	18.01	9 10	0.50	
1609	8.09	2464	8.24	0.15	—	
2265	8 12	2428	10.01	1.20	0 29	
1821	8.15	2438	10.30	1.40	0.35	
2625	8.18	2588	8.58	0 40	—	
2427	8.22	118	10.25	2.03	—	
2435	8.32	2456	10.32	1 40	0.40	
2471	8.42	2450	14.18	0.50	6.26	
1605	8.45	1652	10 37	1.52	—	
2575	8.48	2598	17.50	0.42	8.20	
1625	9 08	1625	9.21	0.13	—	
2431	9.11	2454	17.03	1.12	6.40	
1657	9.46	1682	17.22	0.56	6.40	
1669	9 39	2602	15.21	5.00	0.42	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement au garage.	*Observations.*
2433	10.15	2444	11.31	1.16	—	La distance qui sépare les voies à quai de garage est d'environ 150 mètres.
2413	10.28	2274	15.10	1.22	3.20	
2583	10.47	2604	16.54	1.07	5.00	
2499	11.47	2424	12 20	1.06	—	
2437	11,26	1658	12.23	0.57	—	
1603	11.55	1670	15.41	3.46	—	
1647	12.34	1666	13.57	1.23	—	
122	12.36	122	13.00	0.24	—	
2101	12 35	2102	17.46	1.41	3.20	
1677	13.08	1678	17.06	0.40	3.20	
109	13.19	109	13.50	0.31	—	
2445	13.26	2484	17.57	1.11	3.20	
2591	13.33	192	15.46	2.13	—	
1675	13.50	1676	15.26	1.00	0.36	
1655	13.58	1684	18.07	0.49	3.20	
2429	14.02	2480	18.04	0.42	3.20	
2601	14.53	2616	16.15	1.22	—	
1661	14.58	2606	17.10	1.10	1.02	
2447	15.13	2452	16,29	1.16	—	
2417	15.30	1626	16.58	1 28	—	
2599	15.52	2448	16.33	0.41	—	
1667	16.04	1688	18.18	0.28	0.40	
2449	16.13	2330	17.38	1.25	—	
2451	16.49	2458	17.16	0.27	0.00	
177	16.22	2470	22 12	0.50	5.00	
2585	16.28	2600	18.42	0.40	1.34	
1690	17.40	1690	17 53	0.13	—	
115	17.03	115	17.23	0 20	—	
128	17.11	128	17,41	0.30	—	
2595	17.37	2642	18.47	1.10	—	
2463	18.01	2614	19.05	1.04	—	

NUMÉRO des hkv. à l'arrivée.	HEURES d'arrivée.	NUMÉRO des hkv. au départ.	HEURES de départ.	DURÉE de stationnement en gare.	DURÉE de stationnement au garage.	*Observations.*
1665	18.04	1686	19.02	0.58	—	La distance qui sépare les voies à quai de garage est d'environ 150 mètres.
2473	18 07	2420	6 16	3 49	8 20	
2477	18.17	2476	19.25	1.08	—	
1659	18.22	1692	19 50	1.28	—	
2275	18 34	2284	18 58	0 24	—	
1673	18.50	1694	21.19	1 00	0.29	
2459	18.57	2468	19.54	0.57	—	
1639	19.06	1639	19 15	0.09	—	
2607	19.28	2282	20 13	0.45	—	
1641	19.38	1606	4.20	8 42	—	
2455	19.47	2618	20 56	1 09	—	
2479	20.21	2420	6.16	4 55	5.00	
2587	20.43	2592	7.12	3.49	6 40	
2589	20.54	2258	5.08	6 40	1 34	
D 253	21.10	D 262	22.08	0.58	—	
2481	21 27	2410	5.28	3.01	5 00	
1643	21.32	2418	4 16	5 00	1.44	
2483	21 39	2414	6 01	1 22	7.00	
2461	22 08	2426	7 33	8.20	1 05	
D 257	22.24	1600	0.00	1.36	—	
119	22.41	2590	6 41	6 40	1.20	
123	22.54	112	0.20	9 26	—	
1689	23 08	1638	4 57	5.49	—	
170	23 18	170	23.40	0 22	—	
D 279	23 32	2472	0.05	0 33	—	
TOTAUX : 84		84		150 h. 48	127 h. 20	

Durée de stationnement moyenne en gare : 1 h. 47.
Durée de stationnement moyenne au garage : 3 h. 26.

N. B. — La situation pendant la période estivale est identique à celle établie ci-dessus.

Question 4.

D'après l'Exposé des motifs (p. 5). « En service régulier, le nombre de voyageurs débarquant et s'embarquant journellement à Bruxelles-Nord pendant la période actuelle (juin et juillet) est de 120,000 ».

La Section centrale désire savoir quels sont pour toute l'année, et pour chacune des gares de l'agglomération bruxelloise : 1° le nombre de voyageurs débarquant journellement; 2° la répartition des voyageurs entre les trois classes.

Réponse.

ANNÉE 1922.

Nombre moyen journalier des voyageurs débarquant à :

a) *Bruxelles (Q.-L.)* : 8,762, se décomposant comme suit :

1re classe	208
2e classe	1,460
3e classe	7,094

b) *Bruxelles (Midi)* : 36,243, se décomposant comme suit :

1re classe	862
2e classe	6,041
3e classe	29,340

c) *Bruxelles (Nord)* : 73,480, se décomposant comme suit :

1re classe	1,749
2e classe	12,246
3e classe	59,485

N. B. — Dans le nombre de 73,480, sont compris les voyageurs en transit, c'est-à-dire ceux qui se rendent d'un train à un autre.

Le nombre de ces voyageurs est évalué de 20 à 25 % de celui des voyageurs sortant de la gare.

Question 5.

La Section centrale désire recevoir :

1° Les plans des voies sous les ponts de l'avenue de la Reine, dans l'hypothèse de l'exécution du nouveau projet du gouvernement;

2° Les plans de la voirie urbaine, notamment les profils longitudinaux, dans la situation actuelle et dans la situation future envisagée;

3° L'indication des immeubles à exproprier éventuellement;

4° Le coût des expropriations, le coût des travaux.

Réponse.

Les plans I et II indiquent les voies sous les ponts de l'avenue de la Reine dans l'hypothèse de l'abandon de la Jonction (voir réponse à la première question).

La voirie urbaine n'est pas modifiée; la surface de roulement sur les ponts de l'avenue de la Reine sera la même qu'aujourd'hui.

Si plus tard, quand le trafic l'exigera et que la situation financière le permettra, on décide de surélever la gare du Nord (comme dans le dernier projet de la Jonction), l'avenue de la Reine passera sous le chemin de fer; on pourra par la même occasion ménager des passages inférieurs pour la rue des Palais, la rue Rogier et la rue Allard.

Pour la solution actuellement envisagée, il n'y aura pas de nouvelles acquisitions à faire.

La dépense à faire pour la modification des deux ponts de l'avenue de la Reine peut être estimée, aux prix d'avant-guerre à 672,000 francs (2,240 mètres carrés à 300 francs).

Question 6.

D'après l'Exposé des motifs (p. 5), après l'aménagement de la gare du Nord, la gare de l'Allée-Verte servira de gare de secours. La Section centrale désire recevoir les plans de raccordement de l'Allée-Verte à la gare du Nord.

Réponse.

Le plan VI est un schéma de l'aménagement de l'Allée-Verte et de son raccordement à la gare du Nord.

Bien entendu, si dans trente ans, on décide de surélever la gare du Nord, l'Allée-Verte et son raccordement, seront aussi surélevés.

Question 7.

Pour quelle longueur de parcours nos locomotives-tenders peuvent-elles être approvisionnées en eau et en charbon? Combien possédons-nous de locomotives-tenders aptes à remorquer les trains blocs? Pour quels trains l'emploi de ces locomotives est-il prévu? (p. 6, § 9.)

Réponse.

Les locomotives type 15 à surchauffe, affectées à la remorque des trains de voyageurs ordinaires et semi-directs peuvent être approvisionnées en eau pour un parcours de 60 kilomètres et en charbon pour un parcours de 180 kilomètres.

Nous possédons deux locomotives-tenders du type 13 utilisées pour la remorque des trains blocs entre Bruxelles et Anvers. Elles peuvent appro-

visionner de l'eau pour un parcours de 90 kilomètres et du charbon pour un parcours de 240 kilomètres. Ces machines, étudiées et construites avant la guerre, ont donné d'excellents résultats; elles conviennent également pour la remorque des trains sur d'autres lignes. La guerre seule a empêché d'en étendre l'emploi.

Question 8.

La Section désire recevoir les plans de la ligne Schaerbeek-Hal et de la ligne de ceinture, ainsi que de leur raccordement avec les lignes actuelles dans l'hypothèse : *a*) du maintien; *b*) de la suppression de la Jonction.

A quelle date les travaux de construction de cette ligne Schaerbeek-Hal ont-ils été : *a*) décidés; *b*) commencés? Quelles sommes ont été dépensées : *a*) avant la guerre; *b*) depuis l'armistice? Quel est le coût des travaux à exécuter encore?

Réponse.

Le plan VII indique, aussi bien dans l'hypothèse de la Jonction que dans celle de son abandon, les lignes de Schaerbeek-Hal, de la ceinture et des raccordements avec les lignes actuelles.

Les travaux Schaerbeek-Hal ont été décidé en 1895 et commencés en 1904.

On a dépensé à Schaerbeek-Hal (terrain compris) :

a) Avant la guerre : environ 17 millions de francs.

b) Depuis l'armistice : environ 1 million de francs.

Les travaux qu'il reste à exécuter coûteront environ 35 millions de francs.

Question 9.

Comment seront remorqués les trains sur la ligne Schaerbeek-Hal? Par des locomotives à vapeur ou des locomotives électriques?

Réponse.

Les trains de la ligne Schaerbeek-Hal seront remorqués par des locomotives à vapeur.

Question 10.

La Section centrale désire recevoir les plans de la ligne Bruxelles (Midi)-Gand (Saint-Pierre), avec l'indication des travaux déjà exécutés et l'indication des modifications que le tracé arrêté devrait subir dans le cas de l'abandon de la Jonction.

Reponse.

Le plan VII donne les instructions demandées. Dans le cas de l'abandon de la Jonction, aucune modification ne doit être apportée au tracé (voir plan V).

Question 11.

D'après le livret officiel des trains, la distance de Malines à Schaerbeek est de 18 kilomètres, celle de Louvain à Schaerbeek est de 27 kilomètres, celle de Schaerbeek à Bruxelles-Nord est de 3 kilomètres (ligne Louvain-Bruxelles) et de 2 kilomètres (ligne Malines-Bruxelles).

La Section centrale désire savoir quelles sont entre ces diverses stations les distances exactes (sans fractions forcées).

Réponse.

Les distances exactes sont indiquées ci-dessous :

1° Entre Malines et Schaerbeek . . . . . 17,677^{m}10 (ligne rapide).
2° Entre Malines et Schaerbeek . . . . . 17,911 mètres (ligne lente).
3° Entre Louvain et Schaerbeek . . . . . 26,410^{m}70.
4° Entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord . . . 2,835^{m}50.

Question 12.

Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire des immeubles et terrains acquis pour la Jonction et situés en dehors du périmètre du plan annexé à la convention?

Que se propose-t-il notamment de faire des immeubles acquis pour y établir l'assiette des voies entre la place de la Chapelle et la gare du Midi?

Est-il exact que la convention proposée n'est qu'une entrée en matière pour des accords ultérieurs?

Pour permettre de comparer, au point de vue financier, le projet de Jonction au nouveau projet du Gouvernement, il est indispensable de connaître dès à présent, l'ensemble des sacrifices auxquels le Gouvernement sera obligé de consentir sur tout le parcours de la Jonction abandonnée.

Réponse.

En dehors du périmètre du plan annexé à la convention, l'État est propriétaire d'immeubles encore debout qui sont donnés à bail.

Si le Parlement vote le projet qui lui est soumis, ces constructions seront revendues et la somme à en retirer a été estimée dans l'Exposé des motifs, page 13, à 20 millions de francs.

En outre, l'État est propriétaire de terrains nus, notamment entre la rue de Schaerbeek et la rue des Comédiens, et depuis l'église de la Chapelle jusqu'à la place de la Constitution. Ces terrains seront aussi revendus, mais comme certains d'entre eux ne peuvent guère convenir qu'aux voisins, il ne sera pas possible de les mettre tous, immédiatement, en vente publique et il y aura généralement intérêt pour ce faire à attendre qu'un amateur se présente et offre un prix raisonnable.

La somme à retirer de ces terrains n'est pas négligeable, mais il n'en a pas été tenu compte dans l'Exposé des motifs parce qu'on a voulu éviter, dans les limites du possible qu'aucun chiffre donnât lieu à critique. On a espéré que la modération de toutes les évalutions ferait reconnaître exactes, *à fortiori*, les conclusions qu'on a tirées.

Dans tous les cas, la convention proposée doit être considérée comme complète. Il n'est pas exact qu'elle ne soit qu'une entrée en matière pour des accords ultérieurs. Et à supposer qu'elle soit approuvée par la Législature, le Gouvernement est décidé à revendre les terrains et constructions devenus inutiles.

Question 13.

Quelles sont les transformations prévues pour la gare du Quartier-Léopold (p. 7, § 7) et quelle sera leur coût?

Réponse.

Il n'y a pas eu de projet approuvé de transformation de la gare du Quartier-Léopold et, par conséquent, il n'est pas possible d'indiquer le coût probable des travaux.

Mais la question a été étudiée à plusieurs reprises. Les buts principaux que l'on poursuit consistent dans la suppression du passage à niveau de la rue Belliard et dans la réduction de la rampe abordée par les trains qui viennent de Bruxelles-Nord ou de Schaerbeek. Le rail serait donc abaissé au droit de la rue Belliard.

Question 14.

D'après l'Exposé des motifs (p. 7, paragraphe dernier) « ... le réseau tel qu'il existe permet de créer des trains directs reliant tous les centres importants du pays, dans des conditions aussi favorables que par la Jonction Nord-Midi. Si jusqu'ici on n'a pas établi beaucoup de ces trains directs, la raison en est que le besoin ne s'en est pas suffisamment fait sentir, et que ces trains seraient insuffisamment utilisés pour couvrir les frais qu'ils entraîneraient ».

Quelles raisons a-t-on de croire que ces trains seraient mieux utilisés quand on aura décrété l'abandon de la Jonction?

Réponse.

Nombre moyen journalier des voyageurs utilisant les relations directes existantes :

1° Entre Anvers et Charleroi	131	voyageurs.
2° Entre Charleroi et Anvers	101	id.
3° Entre Anvers et Namur.	12	id.
4° Entre Namur et Anvers.	6	id.

L'utilisation de ces relations ne serait pas modifiée par l'abandon de la Jonction.

Par train, ces chiffres se décomposent comme suit :

Train 1625 de Charleroi à Anvers	56	voyageurs.
Train 1639 de Charleroi à Anvers	45	id.
Train 1660 d'Anvers à Charleroi	57	id.
Train 1690 d'Anvers à Charleroi	74	id.
Train 1204 correspondance d'Anvers à Namur .	12	id.
Train 1259 correspondance de Namur à Anvers.	6	id.

Question 15.

Pourquoi à la page 11 de l'Exposé des motifs, le Gouvernement porte-t-il en compte à charge de la Jonction, 12 millions (prix d'avant-guerre) pour l'achèvement de la ligne de Bruxelles-Midi-Gand-Saint-Pierre alors qu'à la page 8 du même document, il est dit que l'abandon de la Jonction n'implique pas l'abandon de l'achèvement de la ligne de Bruxelles-Midi-Gand-Saint-Pierre dont il pourra être tiré un parti judicieux pour l'amélioration des relations vers Gand et le littoral?

Réponse.

L'abandon de la Jonction n'implique pas l'abandon de l'achèvement de la ligne de Bruxelles-Midi-Gand-Saint-Pierre et le plan n° 5 ci-joint montre que la ligne peut entrer dans la gare de Bruxelles-Midi aussi bien que dans le cas de la Jonction. Cette ligne pourra être construite quand on le voudra, mais aussi son établissement pourra être retardé jusqu'à ce que la situation financière du pays se soit améliorée. Pour le mois de juin d'ailleurs, la partie Denderleeuw-Gand-Saint-Pierre sera en service, et, en permettant d'éviter Schellebelle, Melle, Meirelbeke, elle facilitera grandement les relations entre la capitale et le littoral.

Dans le cas où l'on établirait la Jonction, ce serait d'après l'Exposé des motifs de 1909, pour supprimer les rebroussements à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi. Il ne faudrait donc pas qu'un train venant d'Ostende arrivât à Bruxelles-Nord pour repartir vers Bâle ou Cologne. Il devrait arriver à Bruxelles-Midi et traverser la ville. C'est pourquoi on avait commencé près de Bruxelles-Midi les travaux de la ligne de Gand-Saint-Pierre de façon à achever cette ligne en même temps que la Jonction.

Dans ces conditions, les 12 millions (prix d'avant-guerre) à affecter à Bruxelles-Midi-Denderleeuw devraient être dépensés dès maintenant, en même temps que s'exécuterait la Jonction sous peine de maintenir à Bruxelles-Nord les rebroussements de trains que l'on voulait éviter.

Question 17.

Quelle est la décomposition du chiffre de 18,554,800 francs remplaçant celui de 6,781,000 francs cité par M. le ministre Poullet en séance du 1er juin 1920; comme représentant la dépense à faire pour l'aménagement de Bruxelles-Nord? (Exposé des motifs, p. 11.)

Réponse.

Dépense à faire pour l'aménagement de la gare de Bruxelles-Nord jusqu'à la rue des Palais dans le cas de l'exécution de la Jonction :

N°s d'ordre du rapport de 1909.		Estimation de 1909.	Estimation aux prix de 1909 des travaux nécessaires.
3	Remblai en deçà de la rue Allard :		
	82,500 mètres cubes à 2 francs . . fr.	165,000	»
9	Remblai entre la rue Allard et la rue des Palais :		
	145,000 mètres cubes à 2 francs. . .	290,000	»
	Le nouveau projet d'aménagement comporte 680,000 mètres cubes de remblai à 2 francs.	»	1,360,000
4	Murs de soutènement de la gare couverte :		
	315 mètres courants à 250 francs . .	110,250	»
10	Murs de soutènement entre la rue Allard et la rue des Palais :		
	315 mètres courants à 275 fr. 86,625		
	105 mètres courants à 190 fr. 19,950		
	Mur de soutènement. . . . 17,700		
	ENSEMBLE.	118,275	»
	Le nouveau projet comporte la construction de 2,080 mètres courants de murs de soutènement à 350 francs	»	728,000
5	Gare couverte :		
	19,090 mètres carrés à 90 francs. . .	1,718,000	»
	Il faut supposer qu'on ne couvrira que les quais :		
	7 × 300 × 12 ou 25,200 mètres carrés à 30 francs	»	756,000
6	Locaux de service :		
	6,640 mètres carrés à 300 francs. . .	1,992,000	»
	Le nouveau projet nécessite l'établissement d'une surface voûtée de 22,800 mètres carrés à 300 francs	»	6,840,000
	Sous cette partie voûtée, on devra aménager les locaux de service, etc. Or le service de l'exploitation a demandé 12,552 mètres carrés de locaux, si l'on y ajoute les escaliers, la sortie, les dégagements, etc., et les locaux pour la traction et les voies et		
	A REPORTER . . . . fr.	4,393,525	9,684,000

N°s d'ordre du rapport de 1909.		Estimation de 1909.	Estimation aux prix de 1909 des travaux nécessaires.
	REPORT. . . fr.	4,393,525	9,684,000
	travaux, on arrive à 20,000 mètres carrés qui exigeront une dépense supplémentaire de 100 francs au moins par mètre carré	»	2,000,000
7	Couloirs souterrains pour bagages 500 mètres à 300 francs	150,000	»
	Il faut au moins 600 mètres à 300 francs.	»	180,000
11	Ouvrages d'art :		
	3,095 mètres carrés à 300 francs. . .	930,000	»
	Il faut prévoir :		
	rue des Palais, 3,000 mètres carrés;		
	avenue de la Reine, 2,600 id.		
	rue Rogier, 1,680 id.		
	rue Allard, 1,200 id.		
	TOTAL. . 8,480 mètres carrés à		
	300 francs.	»	2,544,000
12	Voies :		
	Démolition, repose, y compris aménagements provisoires, 10,500 mètres à 3 francs	31,500	»
	En réalité, la nouvelle gare comportera :		
	24,700 mètres courants de voie à 30 francs ? 741,000		
	265 appareils à 1,200 francs 318,000		
	TOTAL. . fr. 1,059,000		
	Il y a à récupérer des appareils et des voies dans la gare actuelle, mais il faut tenir compte des frais énormes qu'entraînera la réalisation des phases successives. On doit compter au moins.	»	700,000
13	Signalisation	50,000	500,000
14	Trottoirs, ascenseurs, menus travaux . .	341,975	500,000
14bis	Pont provisoire pour faire passer, pendant l'exécution des travaux, l'avenue de la Reine, au dessus des voies futures . .	»	500,000
	Imprévus : 10 °/₀ du prix des travaux et des terrains	876,000	1,946,000
	TOTAUX. . . fr.	6,773,000	18,554,000

Question 16.

Quel serait le produit des terrains et bâtiments à revendre :

a) Dans l'hypothèse de l'exécution de la Jonction?

b) Dans l'hypothèse de l'exécution du nouveau projet du Gouvernement?

Réponse.

a) Dans l'hypothèse de l'exécution de la Jonction, il y aurait à revendre, entre la rue de la Madeleine et la rue de Loxum environ 19,800 mètres carrés à 2,000 francs (1) en moyenne . . . . . fr. 39,600,000 »

En outre, au-dessus du tunnel, il y aurait 25,000 mètres carrés de terrains dépréciés qui vaudraient 100 francs le mètre carré . 2,500,000 »

TOTAL. . . . . fr. 42.100,000 »

b) Dans l'hypothèse de l'abandon de la Jonction, il y aurait à revendre entre la rue de la Madeleine et la rue de Loxum environ 33,500 mètres carrés à 2,000 francs. . . . . fr. 67,000,000 »

Immeubles encore debout et qui ont coûté :

38 millions de francs estimés à . . . . . 20,000,000 »

Terrains entre la place de la Chapelle et la place de la Constitution . . . . . *pour mémoire.*

TOTAL. . . . . fr. 87,000,000 »

Question 18.

Pour quelles raisons la Compagnie des Tramways Bruxellois a-t-elle versé la somme de 500,000 francs mentionnée à l'article 8 de la convention?

Réponse.

La convention du 26 avril 1899 entre l'État et les Tramways Bruxellois (*Moniteur* du 25 avril 1899, p. 3428) est relative à la reprise par les Tramways Bruxellois de concessions exploitées par la Société du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael. Il est stipulé que les Tramways Bruxellois verseront à l'État une somme de 2 millions de francs dont 500,000 francs seront affectés à l'amélioration de la voirie à l'intérieur de la ville de Bruxelles.

(1) A noter que si, comme on l'a suggéré, l'on aménageait le quartier de la Putterie en se réservant la possibilité d'établir plus tard la Jonction, ces terrains ne pourraient être vendus qu'au maximum 1,000 francs le mètre carré. La destination des constructions à ériger dépend, en effet, de la construction ou de l'abandon de la gare centrale, et l'indécision où l'on laisserait les acheteurs ne manquerait pas de déprécier les terrains à céder.

Question 19.

1. — Quel est le nombre de voyageurs avec coupon *direct* partant d'Anvers pour Mons et inversement de Mons pour Anvers?

2. — Il n'est pas délivré de coupon *direct* aux voyageurs qui partent de l'intérieur du pays vers une destination au-delà de Bruxelles et qui, pour poursuivre leur voyage, sont obligés d'aller d'une des gares de Bruxelles à une autre et de prendre un nouveau coupon.

Quels sont les inconvénients qui empêchent de délivrer à ces voyageurs, un coupon *direct?*

Réponses.

ANNÉE 1922.

1. — Nombre de voyageurs avec coupon *direct* d'Anvers pour Mons (total annuel) 8,294

Nombre de voyageurs avec coupon *direct* de Mons pour Anvers (total annuel) 9,026

2. — Des coupons *directs* sont délivrés à ces voyageurs même lorsqu'ils doivent se rendre d'une gare à l'autre de Bruxelles.

(9.15)

TABLE DES MATIÈRES

Pages.

AVANT-PROPOS 1

CHAPITRE PREMIER.

RAPPEL DES PRÉCÉDENTS 4

Conclusion des commissions compétentes ayant examiné les divers projets.

Avantages de la Jonction pour les voyageurs en général.

Id. pour les ouvriers.

Id. au point de vue de la régularité du service sur l'ensemble du réseau.

Avantages de la Jonction dans l'hypothèse de l'établissement de la ligne Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.

Déclaration de l'honorable M. Braun en faveur de la Jonction.

Id. de l'honorable M. Hubert.

Id. de M. de Broqueville.

Id. de feu l'honorable M. Verhaegen.

Vœu de la Chambre de Commerce de Gand.

Déclaration de feu M. le sénateur Coppieters (3 août 1921).

Vœu de l'Administration communale de Bruxelles en 1836.

Vœu de la Commission d'enquête de 1837.

Projet de gare centrale de 1855.

Pétition du Conseil communal de Bruxelles au Roi, pour obtenir une gare centrale (1856).

Ordre du jour des onze Représentants de Bruxelles en faveur d'une jonction Nord-Midi (1865).

Discours de M. le bourgmestre Anspach en faveur d'une gare intérieure (1866).

Opinion de M. le bourgmestre Buls, de l'échevin Vauthier, de MM. Finet et Janson conseillers communaux en faveur d'une gare intérieure (1887).

Avantages de la jonction pour la ville de Bruxelles.

Déclaration de M. Grimard, conseiller communal (1900).

Id. de M. Liebaert, Ministre des Chemins de fer (1901).

Convention de 1903. Opinion de feu M. Wiener (1903).

Id. Id. de l'honorable M. Lemonnier (1903).

Id. Id. de M. le sénateur comte Goblet d'Alviella (1903).

Déclaration de l'honorable M. Wauwermans (1908).

Discours de l'honorable M. Lemonnier pour hâter l'établissement de la Jonction (1908).

Discours de l'honorable M. le sénateur De Mot, bourgmestre de Bruxelles en faveur de la Jonction et de la halte centrale (1911).

Lettre de M. Buls en faveur de la Jonction (1911).

CHAPITRE II.

Pages.

INSUFFISANCE DES ÉTUDES PRÉPARATOIRES AU PROJET DE LA JONCTION 29

Question de M. le sénateur Liebaert. Insuffisance de la réponse du Gouvernement.

CHAPITRE III.

OBJECTION A LA JONCTION FORMULÉE PAR L'EXPOSÉ DES MOTILS 36

L'objectif primitif n'était pas de souder les deux parties du réseau.

Déclarations de M. Liebaert (1901 et 1902) et de M. Helleputte (1908) sur la nécessité de souder les deux parties du réseau, opinion de l'honorable M. Buisset sur la nécessité de cette soudure (1909).

Opinion de l'honorable M. Carton de Wiart, de l'honorable M. Hubert (1901).

Rapport de la Section centrale du Budget extraordinaire de 1903.

Discours de l'honorable M. Liebaert, *Ministre des Chemins de fer* (1903).

Opinion de l'honorable M. Braun (1903).

Id. de l'honorable M. Hubin (1908).

Id. de feu l'honorable M. Demot, bourgmestre de Bruxelles (1903).

Id. de l'honorable M. Buisset sur la nécessité de relier les deux gares par une ligne de jonction (1909).

Opinion de l'honorable M. Vandervelde (1911), de feu l'honorable M. Verhaegen (1911), de l'honorable M. Huysmans (1911), de feu M. Hanrez (1911) sur la nécessité d'une jonction, de feu M. le sénateur Montefiore-Lévy, de feu M. le sénateur Coppieters (1910).

Discours de l'honorable M. Liebaert (1921).

Id. M. Vinck (1921).

CHAPITRE IV.

AVANTAGES DE LA JONCTION AU POINT DE VUE DE L'EXPLOITATION, AVANTAGES A RÉSULTER DE LA SOUDURE DES DEUX PARTIES DU RÉSEAU 52

CHAPITRE V.

OPINION DES TECHNICIENS BELGES ET ÉTRANGERS SUR LES AVANTAGES DES GARES DE PASSAGE 61

Opinion de M. Vanderrydt, administrateur de la traction et du matériel, professeur à l'Université de Bruxelles, et de M. Minsart, ingénieur au même service.

Conclusions des congrès internationaux des chemins de fer.

Exemples de Buda-Pest, de Lille, de Paris, de Genève.

Comparaison entre les capacités des gares à rebroussement et des gares de passage aux États-Unis.

Durée de stationnement des trains à Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

CHAPITRE VI.

Pages.

COMPARAISON ENTRE LES JONCTIONS ÉTABLIES A L'ÉTRANGER ET LA JONCTION NORD-MIDI — INSUFFISANCE DES GARES A REBROUSSEMENT. 75

La *Stadtbahn* à Berlin, les gares de Strasbourg, de Metz et de Cologne.

Les gares de Paris. — Leurs agrandissements successifs. — Leur insuffisance constante. — Leur raccordement éventuel.

Les gares à rebroussement ou à impasse. Exemple d'Anvers, du Nord et de l'Est à Paris, de Francfort, de Leipzig.

CHAPITRE VII.

INSUFFISANCE DES GARES DU NORD ET DU MIDI, MALGRÉ LES REMANIEMENTS INCESSANTS DONT ELLES ONT ÉTÉ ET SERONT L'OBJET 83

CHAPITRE VIII.

LA GARE DE L'ALLÉE-VERTE COMME GARE DE SECOURS DE LA GARE DU NORD. — INCONVÉNIENTS GRAVES DE CE SYSTÈME. 95

CHAPITRE IX.

EXPLOITATION EN NAVETTE DE LA GARE DU NORD. — CE SYSTÈME APPLICABLE AILLEURS NE L'EST PAS A BRUXELLES 104

CHAPITRE X.

OBJECTION TIRÉE DE LA NÉCESSITÉ DE RETIRER LE MOTEUR A VAPEUR A L'ENTRÉE DE LA JONCTION 112

CHAPITRE XI.

LE PONT TOURNANT DE LAEKEN ET LA LIGNE DE BRUXELLES-MIDI A GAND-SAINT-PIERRE 117

CHAPITRE XII.

DÉPENSES A FAIRE POUR ACHEVER LA JONCTION 122

CHAPITRE XIII.

RÉCUPÉRATION DES DÉPENSES ENGAGÉES 150

CHAPITRE XIV.

PRÉTENDU DÉFICIT DANS LES RECETTES PRÉVUES 151

CHAPITRE XV.

PRÉTENDUE AUGMENTATION DES FRAIS D'EXPLOITATION 163

CHAPITRE XVI.

Pages.

QUE DEVIENDRAIENT LES TERRAINS LAISSÉS LIBRES PAR L'ABANDON DE LA JONCTION 166

CHAPITRE XVII.

LA CONVENTION AVEC LA VILLE DE BRUXELLES 169

CHAPITRE XVIII.

LA SUPPRESSION DU DROIT DE RÉTROCESSION GARANTI AUX EXPROPRIÉS PAR LA LOI 1835. 171

CHAPITRE XIX.

UNE SOLUTION DE RÉALISATION FACILE ET RAPIDE. 177

CHAPITRE XX.

INCONVÉNIENTS « SECONDAIRES » DE LA JONCTION SIGNALÉS PAR L'EXPOSÉ DES MOTIFS 181

CHAPITRE XXI.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS 184

ANNEXES

Questions posées par la Section centrale et Réponses du Gouvernement . . . 193

(Nr 266)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 22 MEI 1924.

Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot verbinding der statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid (1).

VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **HALLET**.

MIJNE HEEREN,

Het eerste artikel van het wetsontwerp stelt voor van de werken tot verbinding der statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid af te zien.

Men moet van het ontwerp tot verbinding afzien : de kosten zijn te groot.

Het ontwerp tot verbinding der statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid werd het eerst voor de Kamer gebracht bij gelegenheid van het indienen der Buitengewone Begrooting voor 1900. Lange debatten werden er over uitgelokt en achttien maal achtereenvolgens sprak de meerderheid van de Kamer zich uit ten voordeele van de uitvoering dier werken.

Opnieuw rijst de quaestie voor ons, omdat het thans eene uitgave betreft die kolossaal is geworden.

Toen het Departement van Spoorwegen zijn voorstel indiende, werden de nog uit te voeren werken geraamd op de som van 300 millioen « ten minste » en, in 1921, heeft de Minister zelf voor de Kamer het cijfer opgegeven van 320 millioen. Gezien de gestadige verhooging van den prijs der materialen en de daling van den frank, zou de som die thans aan het voltooien van die werken diende besteed te worden op 500 millioen moeten geraamd worden.

(1) Wetsontwerp, nr 424 (1921-1922).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer BRUNET, bestond uit de heeren HUBIN, HELLEPUTTE, LEMONNIER, HALLET, DE BUE en BRUSSELMANS.

De nota van de minderheid wordt later rondgedeeld.

Men beseft dat in die omstandigheden en met het oog op den bezwaarlijken toestand van de Staatsfinanciën, de Regeering er aan gedacht heeft af te zien van zulk een onderneming waarvan het nut en de noodzakelijkheid verre van gerechtvaardigd zijn.

Vóór den oorlog, toen het land rijk was, kon men verstaan dat men er niet tegen opzag werken te ondernemen die voorzeker kostelijk waren, maar die de draagkracht van het land niet te boven gingen. Dit is thans niet meer alzoo.

Er zouden tien jaar noodig zijn om het werk der verbinding tot stand te brengen.

Men doet, wel is waar, opmerken dat de kosten over een zeker aantal jaren zouden moeten omgeslagen worden; de Regeering spreekt van zes jaar, naar behalve dat deze raming geen rekening houdt met de onvoorziene omstandigheden die altijd te duchten zijn, weten wij wat al vertragingen de werken in ons land gewoonlijk ondergaan.

De omslag der uitgave over een zeker aantal jaren zou toelaten op iedere Begrooting slechts een betrekkelijk onaanzienlijk getal millioenen te brengen. Doch de gezamenlijke uitgave blijft daarom niettemin buiten alle verhouding met onze betaalkracht. Is het, op het oogenblik waarop de Minister zelf voorstelt de Begrooting van Landsverdediging met 150 millioen te verminderen, dat de wetgever 's Lands financiën in uitgaven zou mogen wagen van zulk een omvang?

Mag men, anderzijds, de stad Brussel gedurende zoo langen tijd in den ellendigen toestand laten dien zij sedert zooveel jaren moet dulden? Men dient overigens niet te vergeten dat het hooger leggen van de Noord- en Zuidstaties zou moeten geschieden zonder dat de verkeersdienst in deze staties er het minste zou onder te lijden hebben. Men zou dus zeer langzaam moeten te werk gaan, zoodat de termijn van zes jaar ongetwijfeld op ruime wijze zou overschreden worden.

De verbinding is niet onontbeerlijk.

Redematig moet men dus van het ontwerp afzien, tenzij bewezen wordt dat de verbinding volstrekt onontbeerlijk is en dat het land, om haar te verwezenlijken, er moet in berusten zijne schuld nog met een half milliard te vergrooten. Dit is gelukkiglijk niet het geval en de verbinding is verre van noodzakelijk te zijn; men mag zich zelfs afvragen of ze wel nuttig is; indien er geene aansluiting bestond tusschen het spoornet van het Noorden en dit van het Zuiden van het land, zou men kunnen aarzelen; doch dit is niet het geval.

De verbinding zou zonder nut zijn en voor de goederentreinen, en voor het rollend materieel.

Het is goed vooreerst te doen aanmerken dat, zelfs indien de verbinding verwezenlijkt was, zou moeten vermeden worden dat de goederentreinen er over gaan. Te dien opzichte wordt zij op zeer voordeelige wijze vervangen door de

Westerverbinding, die reeds bestaat, en de Oosterverbinding (alle-Schaarbeek) welke binnen kort in bedrijf zal gesteld worden. Het rollend materieel zou ook deze twee wegen moeten ontleenen. Het ware onmogelijk de verbinding te gebruiken, zonder dadelijk er de opstopping van te veroorzaken. De verbinding zou dus enkel kunnen dienen voor de reizigerstreinen, te weten : de minst winstgevende vervoermiddelen.

Het oorspronkelijke doel van de Noord-Zuidverbinding.

Men verlieze niet uit het oog dat het ontwerp oorspronkelijk voor doel had niet de aansluiting tusschen de twee landsgedeelten te bewerkstelligen, maar de ontoereikendheid der Noord- en Zuidstaties te verhelpen met dezelve tot doorgangsstaties te hervormen.

Het is in 1909 dat, voor de eerste maal, in eene nota aan de Kamer gezonden, de samenhang van het ontwerp van aard schijnt veranderd te zijn. Dit stuk draagt, inderdaad, voor titel : Nota betreffende de rechtstreeksche verbinding, te Brussel, van de Noord- en Zuidergedeelten van het net der Belgische spoorwegen. » Wat er ook van zij, moet er rekening worden gehouden met het nut van deze aansluiting welke gerechtvaardigd wordt zoowel ten aanzien, over 't algemeen, van de exploitatie van ons net als in het bijzonder belang van de reizigers uit de provincie.

De Ooster- en Westerverbindingen.

De verbinding bestaat door middel van het Wester-ringspoor, dat het Beheer zich voorgenomen heeft te verbeteren en op vier lijnen te brengen. Daarenboven zullen de werken van de verbinding Schaarbeek-Halle, — die geroepen zijn groote diensten te bewijzen aan de exploitatie van ons net, en met kracht worden voortgezet (Memorie van Toelichting) —, eene tweede verbinding daarstellen niet alleen tusschen de Noord- en de Zuidstatie, maar ook tusschen de Luxemburgstatie (Leopoldskwartier) en de Zuidstatie over Watermaal-Halle. Voorzeker zal door middel van deze twee ringsporen de verbinding het best verzekerd worden; deze zal het inrichten van al de treinen naar al de groote steden van het land mogelijk maken, evenals de doorvoer langs België van de groote internationale treinen. De ringsporen maken al de combineeringen mogelijk met minder tijdverlies dan over de Noord-Zuidverbinding. Die verbinding zou twee kopstaties hebben : de Noordstatie en de Middenstatie, terwijl de ringsporen er geene zouden hebben.

Een trein zal veel sneller den afstand afleggen tusschen Schaarbeek en Brussel-Zuid over het viervoudige ringspoor dan over de verbinding. Tevergeefs houdt men het tegenovergestelde staande met theoretisch te beweren dat de treinen geen oponthoud zullen ondergaan in de nabijheid van de groote staties indien de verbinding tot stand was gebracht. Vroeger heeft men in Duitschland ook geloof gehecht aan het overwicht der doorgangsstaties. Men heeft er een te Hamburg opgericht : de reizigerstreinen wachten er soms een uur en half alvorens het station binnen te rijden.

De internationale treinen.

Er wordt opgeworpen dat de stations van Schaarbeek en van Luxemburg, langswaar de groote internationale treinen loopen, van het centrum worden verwijderd. Deze treinen zouden alzoo de Brusselsche agglomeratie slechts langs hare buitenzijde aandoen. Men dient echter te bemerken dat de reizigers van deze treinen, die ons land in doorvoer doorsnijden, niet te Brussel afstappen en dat dienvolgens de verwijdering der stations voor hen geenszins een bezwaar is, zoo min als voor de reizigers uit de provincie die evenmin het inzicht hebben te Brussel af te stappen.

Deze regeling bestaat reeds van nu af aan voor zekere internationale treinen; alzoo rijdt een trein Amsterdam-Bazel (en omgekeerd) niet de Noordstatie binnen en stopt in het Leopoldskwartier, en sommige treinen Parijs-Amsterdam komen niet langs de Noordstatie en stoppen in de Zuidstatie.

De reizigers uit de provincie.

Met meer reden wijst men op het belang van de reizigers uit de provincie en het belang van het land, die ons verplichten het verkeer te verbeteren tusschen het Vlaamsch en het Waalsch gedeelte van het land. Bestaan deze verkeersmiddelen niet?

Luik. — Al de treinen die van Luik komen gaan rechtstreeks door tot de Noordstatie van waar de reizigers Antwerpen, Gent, Brugge en Oostende kunnen bereiken, tenzij die reizigers verkiezen den doorgaanden trein voor Oostende over Leuven en Mechelen te nemen.

Luxemburg-Aarlen-Dinant-Namen. — De treinen komende van Luxemburg, Aarlen, Dinant en Namen gaan over het Leopoldskwartier naar de Noordstatie, van waar de reizigers Antwerpen en Vlaanderen kunnen bereiken.

Henegouw. — Blijven de reizigers van Henegouw, Charleroi, Bergen en Doornik Het verkeer, dat van deze streken uitgaat om zich naar het Noorden te wenden en omgekeerd, vertegenwoordigde steeds een zeer zwak procent van het gezamenlijk verkeer in het land. Daar zouden de zware uitgaven der verbinding niet gewettigd zijn. De belangen van het publiek worden altijd verzekerd, de reizigers zullen de hoofdstad kunnen omrijden, bij voorbeeld over het westerringspoor, ten einde het Vlaamsche land te bereiken.

De reizigerstreinen die Brussel niet aandoen, zullen slechts een der beide stations ontleenen en alzoo het verkeer aldaar ontlasten.

Bergen-Antwerpen. — Voor het oogenblik bestaan er geene doorloopende binnentreinen Bergen-Antwerpen daar, tot nog toe, de internationale treinen Parijs-Antwerpen volstonden om het verkeer te verzekeren. De trein, die Bergen verlaat te 16 u. 3 m., komt te Antwerpen aan te 18 u. 14 m., of in twee uren en elf minuten. Die van 12 u. 19 m. komt te Antwerpen aan te 14 u. 41 m. of

in twee uren twee en twintig minuten. Die treinen houden stil in de Zuidstatie doch loopen de Noordstatie niet binnen. Zij zetten 51 minuten van de Zuidstatie tot Antwerpen. Meent men dat de verbinding veel minuten zou doen inwinnen? En te welken prijze? Daarentegeu zou de duur van den rit langer zijn : 8 minuten om de verbinding te doorloopen, 2 minuten oponthoud in de Middenstatie, 10 minuten in de Noordstatie. 40 minuten van de Noordstatie tot Antwerpen, te zamen 60 minuten. Wij willen zelfs 55 minuten toegeven, met het oponthoud in de Noordstatie slechts op 5 minuten te berekenen.

Charleroi-Antwerpen. — Tusschen Charleroi en Antwerpen bestonden vóór den oorlog half-doorgaande treinen over Leuven. Zij zijn afgeschaft geworden omdat zij weinig reizigers hadden van het begin tot het einde (30 tot 35 per dag) en slechts benuttigd werden door reizigers die in de tusschenstations op- of afstapten. Sedert 1 Augustus 1922 loopen tusschen Charleroi en Antwerpen (langs het westerringspoor van Brussel) twee doorgaande treinen in elke richting. Deze treinen worden zeer weinig benuttigd, eens Brussel voorbij. De lijn Schaarbeek-Halle zal ook toelaten goede doorgaande treinen in te richten tusschen Charleroi-Antwerpen langs de Luxemburg-statie. Op de huidige uurregeling zou gemakkelijk 15 minuten kunnen ingewonnen worden.

Bergen-Doornik naar Luik-Mechelen-Antwerpen. — Zeer gemakkelijk zal men over de twee ringsporen doorgaande en half-doorgaande treinen inrichten van Bergen en Doornik naar Luik, Mechelen en Antwerpen. In den beginne, zullen die treinen slechts weinig reizigers hebben, doch ze zullen toch moeten ingericht worden om het verkeer te verbeteren, dewijl de spoorweg gemaakt is om alle gemak aan de reizigers te bezorgen. De Oosterringspoorweg zal dus inzonderheid aan de bewoners van Doornik mogelijk maken zich naar Luik te begeven zonder langs de Zuidstatie noch langs de Noordstatie te komen. Het is deze meer rechte en meer gemakkelijke lijn welke voor het verkeer Kales-Keulen zal verkozen worden.

Brussel-Zuid-Denderleeuw. — Men mag niet uit het oog verliezen dat, na de voltooiing der spoorbaan Brussel-Zuid-Gent, de reizigers, aangekomen met de treinen uit Charleroi, Bergen en Doornik en op weg naar Gent en de kust, niet meer Brussel zullen moeten doortrekken. Overigens, heden ten dage bestaat reeds eene rechtstreeksche lijn over 's Graven-Brakel.

De middenstatie.

Men doet het belang der reizigers gelden, die te Brussel overstappen, in- of afstappen en het voordeel dat zij bij eene middenstatie zouden hebben. Bemerken wij vooreerst dat het begrip der verbinding Noord-Zuid geen verband houdt met de zorg om te Brussel eene middenstatie tot stand te brengen. « Indien het tot stand brengen van eene middenstatie, te Brussel, het nagestreefde doel was, mag men erkennen dat de verbinding niet zou beantwoorden aan een wezenlijke behoefte van het spoorwegnet. » (Verslag van 1909.)

De plaatselijke stations der groote steden moeten voorzeker nader bij het centrum worden gebracht; doch bestaat er ter wereld eene stad waar de stations

dichter bij of ten minste even dicht bij als de onze zijn gelegen? Dit is voorzeker niet het geval noch voor Londen, noch voor Parijs. Onze stations bevinden zich in het hartje van het centrum der agglomeratie. Overigens, zou men uit de Zuidstatie treinen kunnen doen vertrekken naar de Noordlijnen; over de ringsporen en langs de Noordstatie treinen naar de Zuidlijnen bijaldien deze treinen eene kliënteel vinden.

Voor wat de inwoners der hoofdstad betreft, welk belang zouden zij hebben in de Middenstatie den trein te nemen en op- en af te stappen in plaats van in een der drie bestaande stations? Het nieuwe station zou enkel centraal zijn voor het gering aantal inwoners die er omheen gegroepeerd zijn. De Brusselsche Gemeenteraad, die er beter kan over oordeelen, daar hij er belang bij heeft, zag van de Middenstatie af en, op 24 Mei l l., besliste hij de verbinding te laten varen.

De kopstations.

De gedachte van de verbinding is ontstaan uit de noodzakelijkheid te verhelpen in de ontoereikendheid van de installaties der Noord- en Zuidstations en niet uit den wensch van de Noorder- en Zuidergedeelten van onze spoorlijnen onder elkaar te verbinden. Dit laatste punt is van ondergeschikt belang. Hoofdzaak is de toestand van onze twee kopstations. Wij willen dien toestand onderzoeken.

Al de grootste reizigersstations van de wereld zijn kopstations omdat zij alle in de groote steden zijn gelegen. In Duitschland heeft men ook geloof gehecht aan de deugdelijkheid der doorgangsstations om grooter rendeering te bekomen; men is er van teruggekomen. Leipzig, Stuttgart en Wiesbaden, die jonge staties zijn, zijn ook kopstations omdat de meeste reizigers aldaar hunne reis eindigen. Zoo men, te Berlijn, twee stations heeft verbonden ten einde eene gemeenschap tot stand te brengen tusschen twee netten, toch heeft men aan beide stations den aard van slop behouden voor al de overige treinen.

De fout welke te Antwerpen is bedreven geworden, bestaat er niet in dat men er eene kopstatie van gemaakt heeft, maar dat men het station heeft geplaatst op de De Keyserlei waar zij in een hoek is gedreven tusschen den Dierentuin en de Pelikaanstraat, terwijl de andere ontworpen liggingsplaats (1889) — Leopoldlei en Plantijnlei — zou hebben toegelaten een kopstation met voldoende lengte en breedte te maken.

De doorgangsstations.

De groote steden behoeven kopstations. Dit belet geenszins ook doorgangsstations te bezitten welke alsdan samenvallende staties zijn; die stations moeten niet centraal zijn : Schaarbeek en Leopoldkskwartier zullen die rol vervullen.

Doch er zijn doorgangsstations noodig in de steden van een gemiddeld belang en in de kleine steden. Te Gent, bij voorbeeld, is de kopstatie niet te rechtvaardigen daar de meeste reizigers, die Gent aandoen, hunne reis naar Brugge en Oostende voortzetten.

Te Verviers heeft men zeer goed gedaan de kopstatie in doorgangsstatie te hervormen, omdat Verviers niet een groote stad is en geen aanzienlijk reizigersverkeer heeft. In de tweede rangssteden is de doorgangsstatie natuurlijk de regel.

Rendeering van de doorgangsstations.

Een goed ingericht doorgangsstation verstrekt per rendeeringsuur slechts de zes vijfden van de rendeering eener kopstatie. Eene kopstatie met 18 sporen kan dus volstaan voor een verkeer gelijk aan dat van een doorgangsstation met 15 sporen. Dit werd in Duitschland bewezen bij de besprekingen over het station van Leipzig. Indien men de verbinding tot stand bracht, zouden de treinen voor Oostende, Antwerpen, Luik en Namen moeten gevormd worden te Vorst en, te Schaarbeek, de treinen voor de richting der Zuidstatie, wat het verkeer der beide stations Noord en Zuid zou brengen op 600 treinen per dag in plaats van 350 (Noord) en 250 (Zuid), vooroorlogsche cijfers. Met de verbinding zouden deze beide stations eens zoo snel verouderen met hunne rendeering slechts met één vijfde te verbeteren. Langs welken kant zal het voordeel zijn?

De bezwaren der kopstations.

Doch er bestaan de zwarigheden van het exploiteeren der kopstations. De gewisse bezwaren der kopstations, voor wat betreft de intensieve benuttiging, worden sterk verminderd en zelfs te niet gedaan door de redematige geschiktmakingen door de Engelschen uitgevonden. Dezen hebben die problema's vóór ons opgelost, daar zij verplicht geweest zijn het hoofd te bieden aan een aanzienlijk verkeer in de kopstations met geringe ruimte. In de statie van Liverpool-street, te Londen, doet men een « *suburb* » trein vertrekken 6 minuten na zijne aankomst, zoodat tijdens de uren van groot verkeer, één lijn volstaat voor een trein om de 3 minuten en voor 20 treinen per uur. Indien men voor die treinen 10 lijnen bestemt met 5 perrons gedurende 2 uren, bekomt men een verkeer van 400 treinen, of meer dan het huidig verkeer in de Noordstatie in 24 uur. De Engelsche stations hebben een veel aanzienlijker benuttiging dan de Duitsche stations die alle onmetelijk zijn. Liverpool-street, met zijne 18 lijnen, volstaat voor een aanzienlijker verkeer dan het Leipziger station.

Te Brussel-Noord kan men zestien lijnen aanleggen in veel beter voorwaarden van onafhankelijkheid dan de zestien die er thans liggen, namelijk, met hunne capaciteit zeer te verhoogen door de geschiktmaking ter plaatse te hervormen en op de huidige hoogte, zonder nieuwe gronden aan te koopen en met de terreinen te benuttigen welke de Staat langs de Vooruitgang- en Brabantstraat bezit.

De Noord- en Zuidstations zullen ontoerelkend zijn.

De ongerijmdheid van deze opmerking blijkt klaar wanneer men de Engelsche inrichtingen op Brussel wil toepast.

Noordstation. — Reeds nu voldoet het Noordstation voor een veel aanzien-

lijker verkeer dan vóór den oorlog, wat bewijst dat de capaciteit van zijne inrichtingen onderschat is geweest.

In het zomerseizoen : Juni-Juli 1922, was het aantal te Brussel af- en opstijgende reizigers 120,000, wanneer het aantal beschikbaar gestelde plaatsen in de « regelmatige » treinen het getal bereikte van 180,000, of een speelruimte van 50 t. h.

De dag met het sterkste verkeer, Paaschdag, telde 183,552 reizigers. In 1922 was het dagelijksch gemiddelde slechts van 73,480, met inbegrip der reizigers in doortocht, namelijk die welke van den eenen trein in den anderen stappen, zonder het station te verlaten. Echter zijn er nog slechts 292 treins per dag, waar er 350 vóór den oorlog waren. De redematige inrichting van het Noordstation op zestien lijnen zal de capaciteit der statie in zulke mate verhoogen dat elke exploitatiemoeilijkheid voor langen tijd zal vermeden zijn, zelfs op de meest drukke dagen. Om wille van die verbeteringen, zijn de onteigeningen reeds sedert lang gedaan geworden.

Zuidstation. — Over langen tijd werd beslist goederendiensten naar de Petite-Ile over te brengen. In de Zuidstatie beschikt men over ruime gronden en het is niet te voorzien dat die statie eerstdaags ontoereikend zal zijn. Thans telt de Zuidstatie dagelijks 168 aankomende en vertrekkende treinen, minder dan vóór den oorlog (250).

De draaibrug te Laken.

De draaibrug te Laken moet allesziins een vaste brug worden. Zelfs met de verbinding en de lijn Schaarbeek-Halle zouden er nog 170 treins per dag over loopen. Het is noodig — zooals men overigens van plan is te doen — de zeehaven beneden deze brug te plaatsen en het Vergote-dok te laten dienen voor de Rijn-scheepvaart en de kleine zeevaartuigen. Met dit doel heeft men aan de stad Brussel de grondgedeelten gehecht waarop deze vóórhaven moet aangelegd worden.

Afbraak.

Het ware tamelijk laat om van de verbinding af te zien nu het afbreken een voldongen feit is geworden. Dit is onjuist voor wat betreft de vaste goederen in de Vooruitgangstraat en in de Plantenstraat. Overigens, bijna al de afgeworpen huizen behoorden tot de ongezonde wijken die, in het belang der openbare gezondheid, met nut gesloopt zijn geworden.

Ontvangsten.

De ontvangsten, wegens bijkomenden rit tusschen de buitenstaties en de middenstatie, zouden toelaten de uitgave te betalen en af te lossen in minder dan veertig jaar. Dit staat vermeld in de Memorie van Toelichting van het verbindingsontwerp. Welke dwaling! Weet men dan niet dat, voor geringe afstanden, de reizigers-ontvangsten zelfs niet de exploitatiekosten delgen? Het zijn de treinen der zware goederen die de noodige winsten opleveren om den interest en de aflossing der aangewende kapitalen te betalen. De reizigersdienst delgt gemiddeld slechts wat hij kost.

De verbindingstreinen zouden overigens zeer slecht benuttigd worden, daar de negen tienden der reizigers in de Noord- of in de Zuidstatie zouden afstappen. De verbinding zou vooral een druk verkeer zijn van min of meer ledige treinen.

De metro.

De Brusselsche agglomeratie heeft volstrekt een metro-net noodig. De verbinding ware een middel om de ruggegraat te maken van een toekomstig electrisch net. De verbindingslijnen zullen nooit voor een metro kunnen dienen. Reeds van nu af weet men dat de tunnels niet te ruim zullen zijn voor de treins loopende tusschen de Noord- en de Zuidstatie; die lijnen zouden uitsluitend bestemd zijn voor het spoorwegverkeer en, in geen geval, mogen ontleend worden door de ondergrondsche tramways, ongerekend de bijkomende belemmering welke de metro-reizigers in de stations zouden veroorzaken.

Trouwens, niemand kan zeggen wanneer men er ernstig zal aan denken, te Brussel « tubes » tot stand te brengen. De hooge kosten van dergelijke werken doen voor lange jaren van dit ontwerp afzien.

De rook.

Ten slotte willen wij spreken van de sleepwagens die in de verbindingstunnels zouden moeten gebezigd worden. De voorstanders van de verbinding schijnen geen rekening te houden met hetgeen werd gezegd omtrent de onmogelijkheid die tunnels behoorlijk te verluchten en den rook der locomotieven te vermijden. Dit is echter een der voorname redenen welke het Beheer er toe bewogen hebben van het verbindingsontwerp af te zien. Indien men, om tijd te winnen, wilde afzien van, bij het ingaan der tunnels, de stoomsleepers door electrische sleepers te vervangen, zou men in de Noord- en in de Zuidstaties electrische sleepers voor de stoomsleepers moeten spannen. Op hun rit zullen deze laatste nochtans voortgaan rook, koolzuur en kooloxyde af te geven. De quaestie van het sleeptuig is niet zegevierend opgelost. Men dacht dat ze zeer eenvoudig was en in de Memorie van Toelichting van 1909 (bl. 122) kan men lezen dat de sleepdienst zal verzekerd worden door middel van electrische motorwagens die vooraan de stoomlocomotieven zullen aangehaakt worden ; de rookpijpen dezer locomotieven zullen overkapt worden ten einde, op den doorrit der verbinding, allen uitlaat van rook of stoom te vermijden. Sindsdien zijn proefnemingen gedaan geworden. Wel is waar, kan men er niet aan denken den vuurhaard te dooven. Het is noodig dat de locomotief, wanneer zij in de Noord- of in de Zuidstatie aankomt, onder drukking zij om haar weg te kunnen voortzetten. Men heeft kunnen vaststellen dat de werklooze overkapte locomotief, langs den haard, voor het personeel zeer gevaarlijke gassen afgeeft.

De Londensche metro, welke men als voorbeeld tegenstelt, was, toen hij met stoomlocomotieven werkte, een der meest ongezonde en der meest onaangename vervoermiddelen. Zijne ontvangsten waren verre van toe te nemen, integendeel, en hij nam eerst zijne ware vlucht toen hij met de electrische trekkracht was

toegerust geworden. Nooit zou men er aan gedacht hebben Parijs met een metro te begiftigen, indien men de stoomlocomotief had moeten bezigen.

Al de groote tunnels doorheen de Alpen zijn met de electrische trekkracht toegerust. Men spreekt van zekere tunnels te Bazel en te Lisabonne waarin stoomlocomotieven worden gebezigd. Men vergete niet dat deze tunnels onontbeerlijk waren. Het ware niet mogelijk die hinderpalen anders te boven te komen. Een enkele oplossing deed zich voor. Dit is niet ons geval. Indien men dus de verbinding wilde tot stand brengen, zou men stergewijze al de lijnen tot op 30 kilometer rond Brussel moeten electrificeeren. Dit zou een bijkomende uitgaaf van een half milliard vergen.

De Overeenkomst met de Stad Brussel.

Artikel 2 van het wetsontwerp betreft de overeenkomst te sluiten met de Stad Brussel om haar schadeloos te stellen voor haar afzien van de Middenstatie, inzonderheid wegens het afstanddoen van zekere gronden met het doel aldaar een nieuwe laan aan te leggen.

De Middenafdeeling was van oordeel dat dit artikel niet moest behouden worden in het wetsontwerp. Inderdaad, de wet behelst twee bepalingen die niet mogen met elkander verward worden.

De eene, de voornaamste, is het afzien van de verbinding; de andere, de bijkomende, is de overeenkomst met de Stad Brussel. Men kan voorstander zijn van het afzien der verbinding, zonder geneigd te zijn de overeenkomst goed te keuren. Het is dus niet mogelijk de beide bepalingen in een enkelen wetstekst te vereenigen.

Uwe Commissie heeft gemeend dat het beter ware aan de Regeering de vrije beschikking te laten over de terreinen der verbinding naar dit het best met de belangen van den Staat strookt. Bijaldien de wetgeving het afzien van de verbinding goedkeurt, zal de Regeering daarna moeten beslissen of het noodig is nieuwe voorstellen aan de Kamer te doen.

Naar luid van artikel 3, zullen de voormalige eigenaars der onteigende terreinen niet toegelaten worden zich op het bij de wet van 1835 voorziene recht van wederafstand te beroepen.

* * *

Dit recht van den onteigenden eigenaar om den eigendom terug te krijgen van de terreinen aangeduid op de plans en aangekocht voor werken ten algemeenen nutte, wordt erkend door artikel 23 der wet van 17 April 1835, van af de bekendmaking van het bericht waarbij opgegeven wordt welke terreinen het Bestuur gaat verkoopen.

Hetzelfde artikel 23 voegt er bij dat, bij gebreke door het Bestuur dit bericht bekend te maken, de voormalige eigenaars de teruggave der terreinen mogen

aanvragen, welke teruggave in rechten zal worden bevolen op de verklaring van het Bestuur dat zij niet meer bestemd blijven voor de werken waartoe zij werden aangekocht.

Het wordt erkend dat dit recht van wederafstand der terreinen begrepen in de onteigeningsplannen een nieuw recht is door de wet van 1835 bekrachtigd.

Dit recht bestond niet bij de vroeger bestaande wetgeving; de Belgische Grondwet heeft het niet gevestigd.

Artikel 11 der Grondwet van 7 Februari 1831 bepaalt, inderdaad, dat niemand van zijn eigendom mag worden beroofd dan voor reden van openbaar nut, in de gevallen en op de wijze door de wet vastgesteld en mits een billijke en voorafgaande vergoeding.

De Grondwet houdt zich dus slechts bezig met de eigenlijk gezegde onteigening : van de berooving van den privaten eigendom.

Doch hij zegt dat deze bewaring van den eigendom slechts mag geschieden om reden van algemeen nut in de gevallen en op de wijze door de wet vastgesteld.

Deze grondwettelijke tekst beschermt de eigenaars tegen bestuurswillekeur.

De werken van de verbinding Noord-Zuid werden van openbaar nut verordend, namelijk bij Koninklijk besluit van 7 November 1904.

Op het oogenblik dat deze werken verordend werden, hadden zij ontegensprekelijk het karakter van openbaar nut; men bevindt zich dus in het geval voorzien door de Grondwet, en de wettelijke vormvereischten, in deze toepasselijk, werden regelmatig nageleefd.

Dit blijkt klaar uit de talrijke vonnissen verleend ten gevolge van rechtsvorderingen tot onteigening die nu eens werden ingesteld namens den Staat, dan weer namens de stad Brussel, naar luid van de accoorden en overeenkomsten tusschen deze beide besturen gesloten met het oog op de volledige verwezenlijking der werken. Deze werden met ijver voortgezet. Aanzienlijke sommen werden voor hunne uitvoering uitgegeven en de Regeering heeft vóór den oorlog, nauwkeurige verklaringen afgelegd omtrent den datum waarop men de voltooiïng er van kon verwachten.

De grondwettelijke bepalingen werden dus regelmatig nageleefd.

Doch de aan ons land in Augustus 1914 opgedrongen oorlog heeft de voltooiïng der loopende werken verhinderd. Door zijn duur, door zijn erge gevolgen, door den hachelijken financieelen toestand dien hij in België heeft verwekt, mag men zeggen dat al de vooroorlogsche ramingen werden omvergeworpen en zelfs vernietigd.

Reeds moest de wetgever, na den oorlog, tusschenbeide komen om de gevolgen van die wereldramp eenigszins te verhelpen. Hij heeft namelijk de wet aangenomen van 11 October 1919, betreffende het opheffen of het herzien van sommige vóór den oorlog gesloten overeenkomsten. Met inachtneming der theorie van de onvoorziene gevallen, heeft de wet toegelaten dat, op aanvraag van een enkel der partijen, de contracten konden opgeheven worden.

Indien de Belgische Kamers van oordeel zijn dat het, in 't algemeen belang,

noodig is van de voltooiing der verbinding Noord-Zuid af te zien, dan mag men voorzien dat de onteigende terreinen, insgelijks in 't algemeen belang, een andere bestemming moeten krijgen of opnieuw worden verkocht om aan den Staat inkomsten te bezorgen, welke hij zoo groot noodig heeft.

Hooger hebben wij betoogd dat, inzake de berooving van den eigendom, al de grondwettelijke waarborgen aan de eigenaars zijn gegeven geworden.

Hunne geldelijke belangen werden insgelijks geheel gevrijwaard; zij hebben de billijke en voorafgaande vergoeding ontvangen waarop zij recht hadden.

Doch sinds dit reglement werd verordend, zijn de omstandigheden in volkomen onvoorziene en niet te voorziene voorwaarden gewijzigd geworden. Zou, tegenover deze feiten, welke voor eenieder als gevallen van overmacht kunnen gelden, de nieuwe wet niet kunnen bepalen dat de vroegere eigenaars hunne terreinen niet zouden kunnen terugkoopen?

Artikel 23 der wet van 17 April 1835 laat toe dat de voormalige eigenaar zijn goed terugkoopt door een prijs te betalen welke, in geen geval, het bedrag der bekomen vergoeding mag overtreffen. Gegeven zijnde de economische warboel die een der gevolgen van den oorlog is, de prijsstijging van den eigendom en de waardevermindering der munt welke er andere zijn, zou de toepassing der bepalingen van artikel 23 der wet van 17 April 1835 aan de vermelde eigenaars toelaten een abnormaal profijt te trekken uit de oorlogsche omstandigheden, wanneer, — zooals onze betreurde collega Hanssens het terecht zegde — in zijn merkwaardig verslag aan de Kamer, d.d. 25 Juni 1919, namens de Middenafdeeling uitgebracht over de wet tot opheffing van zekere overeenkomsten : « het tot de rechtsorde der zaken behoort dat de burgers van een land op gelijke wijze de gevolgen dragen van het gemeenschappelijk kwaad dat de oorlog is : zou het met de reden in strijd zijn evenals met de eenvoudigste billijkheid dat dit gemeenschappelijk kwaad aan de eenen het middel zou kunnen verschaffen om zich te verrijken ten nadeele van de anderen. »

In deze omstandigheid, zou de verrijking der eenen geschieden ten nadeele van de gemeenschap, doch de reden en de billijkheid vergen een gelijkaardige oplossing.

In wettelijk opzicht, is het onbetwistbaar dat eene wet kan te niet doen wat door een andere wet werd tot stand gebracht, van zoodra dat daardoor geen verworven recht wordt aangetast. Welnu, daar artikel 23 der wet van 17 April 1835 het recht van wederafstand slechts doet ontstaan op het oogenblik van de bekendmaking van het advies — waarbij de terreinen worden gegeven welke het Bestuur gelegenheid zou hebben te verkoopen —, of dat op de verklaring van het Bestuur, voor de rechtbank, dat de terreinen niet meer moeten dienen voor de werken waartoe zij aangekocht geweest zijn, — dan is er tot daartoe slechts een vooruitzicht van recht in den persoon van den voormaligen eigenaar.

Het wetsontwerp verklaart terzelfdertijd dat de verbinding Noord-Zuid niet zal worden uitgevoerd en dat het recht van wederafstand niet zal ontstaan : tegenover deze abnormale en uitzonderlijke voorwaarden van den huidigen toestand, is de ontworpen bepaling ten volle gewettigd.

* * *

De Middenafdeeling heeft dit verslag met 4 tegen 3 stemmen goedgekeurd en zij noodigt de Kamer uit het ontwerp van de Regeering aan te nemen, mits voorbehoud van artikel 2 te wijzigen.

De Verslaggever,
MAX HALLET.

De Voorzitter,
ÉMILE BRUNET.

AMENDEMENT PRÉSENTÉ PAR LA SECTION CENTRALE.

ART. 2.

Rédiger l'article comme suit:

Le Gouvernement est autorisé *à vendre les terrains rendus disponibles par suite de l'abandon des travaux de la jonction Nord-Midi.*

AMENDEMENT DOOR DE MIDDENAFDEELING INGEDIEND.

ART. 2.

Het te doen luiden :

De Regeering is gemachtigd *de gronden, beschikbaar gekomen ten gevolge van het afzien der Noord-Zuidverbinding, te verkoopen.*

(1)

BIJLAGE VAN HET VERSLAG N° 266 (1923-1924).

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

WETSONTWERP

BETREFFENDE

HET AFZIEN VAN DE WERKEN TOT VERBINDING DER STATIËN BRUSSEL-NOORD EN BRUSSEL-ZUID

NOTA VAN DE MINDERHEID

VOORWOORD

Wij denken niet dat het Belgisch Parlement — noch wellicht eenig parlement in de wereld — ooit in een zoo abnormalen toestand heeft verkeerd als die welke geschapen is door het ontwerp om af te zien van de Noord-Zuidverbinding.

Sinds meer dan drie kwart eeuws, werd de noodzakelijkheid de Noord- en Zuidnetten van den Belgischen Spoorweg te verbinden, door al de bevoegde mannen erkend.

Zoo zij van meening konden verschillen over de wijze om dit problema op te lossen, het beginsel lieten zij ongerept.

Van 1895 af, wijdde het Spoorwegbestuur zijn beste krachten aan de studie van onderscheidene ontwerpen die zich hadden voorgedaan.

In de nota van 1909 staan de voornaamste vermeld.

Het Bestuur gaf de voorkeur aan het ontwerp van den heer Bruneel, dat de Regeering door de Kamer deed aannemen in 1900 en dat alleszins die eer waardig was.

Sinds werd dit ontwerp achttien maal aan een Kamerdebat onderworpen en telkens toonde het zich tegen dien toets bestand.

Zijne verwezenlijking, vóór den oorlog begonnen, werd na den wapenstilstand voortgezet.

Plots, daags na het aan 't bewind komen van den achtbaren heer Neujean, liep het gerucht dat de Regeering er van afzag de Verbinding te voltooiën.

Werkelijk, legde zij op 13 Juli 1922 het onderhavige wetsontwerp ter tafel.

Na gedurende vijf en twintig jaar de noodzakelijkheid van dit werk te hebben bevestigd, verklaarde de Regeering dat het onnuttig was, en zij noodigde het Parlement uit op zijn besluit terug te komen, al zijne vroegere stemmingen ongedaan te maken.

Acht Ministers van Spoorwegen hebben achtereenvolgens de Verbinding verdedigd. De achtbare heer Neujean veroordeelt ze.

Wij zullen ons wel wachten te zeggen dat de huidige Minister minder bevoegd is dan zijne acht voorgangers.

Doch hij zelf zou het ons kwalijk nemen, indien wij beweerden dat onder al de Ministers, die zich sedert 1900 hebben opgevolgd, hij alleen bevoegd is. Nog meer zou hij ontevreden zijn zoo wij zegden dat hij meer bevoegd is dan zij allen of dan ieder van hen.

Dit feit is eenig in de geschiedenis van België sedert 1830. Wij kunnen niet genoeg aandringen op de minachting die het alzoo werpt op onze parlementaire inrichtingen evenals op het Spoorwegbestuur, een der voornaamste van onze openbare besturen.

Welk vertrouwen zal het publiek voortaan kunnen stellen in de verklaringen van de Regeering?

Welk geloof zou het nog kunnen hechten aan de beweringen van het Bestuur?

Hoe kan men het thans vragen geloof te hechten aan een bestuur dat verklaart gedurende vijf en twintig jaar gedwaald te hebben, gedurende vijf en twintig jaar de Ministers te hebben bedrogen, welke zich aan zijn hoofd bevonden en tevens ook het Parlement voor dewelke die Ministers de verantwoordelijkheid zijner beweringen hebben gedragen?

En het is op het oogenblik dat ons parlementair regiem zoo hevig wordt aangevallen dat de Regeering die houding aanneemt.

Hoe geeft het zich dan geen rekening van de waarde en de kracht van het wapen dat het alzoo aan de tegenstanders van dit regiem bezorgt, wanneer al zijn pogingen, daarentegen, zouden moeten bijdragen om hetzelve te verdedigen, in stand te houden, te verbeteren, te bevestigen?

Indien er nog nieuwe gebeurtenissen den toestand van ons spoorwegnet waren komen wijzigen, indien nieuwe uitvindingen veranderingen waren komen brengen aan de beginselen welke de exploitatie van het net moeten beheerschen, indien proefondervindelijke feiten waren komen bewijzen dat de overwegingen, welke de voorgaande Ministers er toe gebracht hadden om de uitvoering der Verbinding voor te stellen, zonder waarde zijn!

Doch niets van dit alles!

Indien er zich op het gebied van de Spoorwegen gebeurtenissen van dit belang hadden voorgedaan, zouden wij het ongetwijfeld wel geweten hebben, in 1922, toen het ontwerp werd ingediend om af te zien van de Verbindingswerken die tot in 1920 waren voortgezet geworden.

De Memorie van Toelichting zou, overigens, niet nagelaten hebben dezelve te vermelden.

* * *

Doch niets dat daaraan gelijkt of daarop kan betrekking hebben bestaat in dit stuk, wiens armoede aan bewijsmaterieel al degenen heeft getroffen die er kennis van namen. Beweringen zonder bewijs, ontkenningen zonder grond met de vleet, naast onjuiste cijfers welke wij in den loop dezer nota zullen terechtwijzen.

Ook baart het geene verwondering dat, bij gelegenheid van het onderzoek in de Afdeelingen, de meerderheid van de Kamerleden zich tegen het ontwerp hebben verklaard en ten voordeele van het behoud der Verbinding.

* * *

Het verslag van de Middenafdeeling zal, meenen wij, niet van aard zijn om dien toestand te wijzigen.

De achtbare Verslaggever is er niet toe gekomen om de overtuiging van de talrijke voorstanders der Verbinding aan het wankelen te brengen. Zijn werk is een vervolg van de Memorie van Toelichting, doch het vergoedt niet de armoede en de ontoereikendheid zijner bewijsvoering.

Wij nemen het den achtbaren Verslaggever niet kwalijk. Een kwade zaak kan moeilijk worden verdedigd, en het talent van den verdediger is niet toereikend om dezelve goed te maken noch zelfs goed te praten.

De ware beweegredenen welke de tegenstaanders der Verbinding doen handelen worden zelfs niet aangegeven. Wij zullen ze verder doen kennen en ze zullen alsdan in al hunne armoede te voorschijn komen.

* * *

Herhaaldelijk kloeg de Stad Brussel over de bezwaren die voor haar uit den staat der werken voortvloeien.

Die klachten — hoewel soms in overdreven bewoordingen omkleed — zijn niet ongegrond.

Doch niets is gemakkelijker — zooals wij zullen bewijzen — dan dit te verhelpen en de Stad in de mogelijkheid te stellen het noodige wegenprogramma uit te weren. De Staat zou er niets aan uitgeven en de Stad zou al de voldoeningen krijgen welke zij met reden mag eischen.

Nadat de Stad Brussel, evenwel, herhaaldelijk had aangedrongen om de zoo spoedig mogelijke voltooïing van de Verbinding te bekomen, vraagt zij thans niet meer dat men dezelve benaarstige — hetgeen redematig zou zijn —, maar dat men er zou van afzien; dat men de reeds opgebouwde werken, welke millioenen hebben gekost, zou afbreken!

Haar doel is profijt te trekken uit de terreinen welke alzoo beschikbaar zouden worden en een complex van wegen aan te leggen veel aanzienlijker dan waarvan sprake is in de Overeenkomst van 1903 met den Staat aangegaan.

De Kamer zal zeggen of zij er in toestemt aldus het algemeen belang van het Land, dat de Verbinding eischt, prijs te geven voor het bijzonder en slecht begrepen belang eener stad, al ware deze dan ook de hoofdstad.

* * *

Iedereen zou begrepen hebben dat, indien de financieele toestand van het land niet toeliet de werken dadelijk te voltooien, deze werken verdaagd werden tot wanneer de Thesaurie over toereikende middelen zou beschikken, hoewel aanzienlijke sommen besteed zijn geworden aan werken die niet meer dringend waren dan deze.

Doch het afzien van een zoo noodig werk, dat inkomsten zal opleveren toelatende interesten uit te keeren van de opgebruikte kapitalen en deze af te lossen in een betrekkelijk korten tijd, daartoe kan noch de openbare meening noch de meerderheid der Kamerleden de hand leenen.

* * *

Ten einde de Kamer in te lichten, had de Middenafdeeling aan de Regeering onderscheidene vragen gesteld waarop deze heeft geantwoord.

Wij weten niet ten gevolge van welke omstandigheden het verslag der Middenafdeeling dezelve niet, als naar gewoonte, opgeeft.

Zij zijn nochtans van belang en de Kamer zal dezelve wenschen te kennen. Zij komen aan het einde van deze nota.

* * *

In deze nota zullen achtereenvolgens de onderscheidene opwerpingen uit de Memorie van Toelichting en uit het Verslag van de Middenafdeeling worden behandeld, doch voor het goed en volledig begrijpen van de kwestie zooals zij voor ons thans rijst, hebben wij het noodig geacht een eerste hoofdstuk te wijden aan de voorafgaande feiten. Onze collega's zullen er ons dankbaar voor zijn.

EERSTE HOOFDSTUK.

Voorafgaande feiten.

Het verslag van de Middenafdeeling vangt aan als volgt :

Het ontwerp tot verbinding der statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid werd het eerst vóór de Kamer gebracht bij gelegenheid van het indienen der Buitengewone Begrooting voor 1900. Lange debatten werden er over uitgelokt en achttienmaal achtereenvolgens sprak de meerderheid van de Kamer zich uit ten voordeele van de uitvoering dier werken.

Het is voorzeker niet van minder belang vast te stellen dat van 1895, op welken datum de studiën aanvingen, tot 1921, de acht Ministers, die zich aan het hoofd van het Departement der Spoorwegen hebben opgevolgd, allen het ontwerp hebben gesteund en verdedigd om de Noorder- en Zuidergedeelten van het net, dwars door de Brusselsche agglomeratie, te verbinden.

Deze overtuiging, vrucht van een grondig bestudeeren der kwestie, was bij hen ontstaan na lange en volledige studiën gedaan door de officieele vertegenwoordigers van het Bestuur der Spoorwegen, en, inzonderheid, dank zij de beraadslagingen van Commissiën door de Departementshoofden ingericht om dit uitgebreid problema van de verbetering der Spoorweginrichtingen in de hoofdstad en in dezer omgeving in zijn geheel te onderzoeken.

* * *

Deze drie Commissiën bestonden niet uit ambtenaren gekozen om reden van de denkwijze die men wist de hunne te zijn, maar om reden van hunne ambtsbezigheden zelf, van hunne bijzondere bekendheid met de vereischten der exploitatie van de Brusselsche spoorwegstations, van hunne bekwaamheid in zake van groote inrichtingswerken.

Zooals de nota in de Kamer ingediend op 28 Mei 1909 het zegt, werden die achtereenvolgende Commissiën belast met de studie, in 1895, 1897 en 1901.

Elk van deze Commissiën was voorgezeten door het hoofd van het Beheer van Spoorwegen, te dien tijde rechtstreeks verantwoordelijk tegenover den Minister. Dit hoofd was alsdan de Secretaris Generaal van het Departement. Zij waren onderscheidenlijk samengesteld uit 3, 12 en 19 leden. Drie en twintig verschillende hooge ambtenaren zijn aldus groepen geworden om advies uit te brengen in den schoot van de Commissiën.

* * *

Al de waarborgen van onpartijdigheid en bevoegdheid waren vereenigd in de samenstelling van deze Commissiën. De laatste, van 1901, bestond uit :

1° De geheele Raad van Spoorwegen omvattende de Secretaris Generaal, voorzitter, en de vier raadsleden en beheerders, leden van den Raad;

2° De drie beheerders van de groote diensten van de exploitatie, van wegen en werken, van de tractie en van het materieel;

3° De drie algemeene inspecteurs rechtstreeks toegevoegd aan de beheerders;

4° De dienstbestuurders van de exploitatie tot wier bevoegdheid behooren de diensten van de stations Noord en Zuid;

5° De dienstbestuurders van de tractie en van het materieel van Brussel-Noord en Brussel-Zuid;

6° De drie technische ambtenaren die meer bijzonder in hunne bevoegdheid hebben de inrichting van de stations en de electriciteit.

De namen van deze ambtenaren waren :

De heeren Ramaeckers, secretaris generaal, voorzitter.
Goffin, raadsheer bij de Spoorwegen, lid.
Blanquaert, raadsheer bij de Spoorwegen, lid.
Cutsaert, raadsheer bij de Spoorwegen, lid.
Hubert, beheerder, lid secretaris.
Braem, bureeloverste, adjunctsecretaris.

Ambtenaren toegevoegd aan den Raad, bij ministerieel besluit in uitvoering van artikel 11 van het Koninklijk besluit van 7 Juni 1901 :

De heeren Garnir, beheerder van de exploitatie.

De Rudder, beheerder van de wegen en werken.

Bertrand, beheerder van de tractie en het materieel.

Docteur, inspecteur generaal in den dienst van de tractie en het materieel.

Ghilain, inspecteur generaal bij het bestuur van wegen en werken, vooraf bestuurder van den dienst van wegen en werken te Brussel-Zuid.

Tondelier, inspecteur generaal bij het bestuur van de exploitatie, vroeger bestuurder van den dienst van wegen en werken te Brussel-Noord.

Gérard, w. n. inspecteur generaal van de diensten der electrisehe energie bij het Departement van Spoorwegen.

Tridant, bestuurder van den dienst der exploitatie van Brussel-Zuid.

Degraux, bestuurder van den dienst van de tractie en het materieel van Brussel-Noord.

Wallenus, bestuurder van den dienst der exploitatie van Brussel-Noord.

Matthei, bestuurder van den dienst van de tractie en het materieel van Brussel-Zuid.

Bruneel, hoofdingenieur, hoofd van den bijzonderen dienst der stations van Brussel.

Van Bogaert, eerstaanwezend ingenieur, w. n. hoofd van den bijzonderen dienst van werken en studiën.

Deze leden werden dus niet gekozen, zooals het soms gebeurt, door den Minister; het was krachtens hun ambt, wegens hunne bevoegdheid zelf dat zij in den schoot van deze colleges zetelden.

Het vraagstuk van de verbeteringen toe te brengen aan het stelsel der spoorlijnen in de Brusselsche agglomeratie was in zijn geheel voor hen gesteld, zonder eenige aanwijzing wat betreft de oplossing die de voorkeur der Regeering had.

* * *

Deze drie Commissiën hielden talrijke en lange vergaderingen tijdens dewelke, zooals de nota van 1909 omstandig aangeeft, de verschillende mogelijke oplossingen werden onderzocht en uitvoerig besproken. Zij leidden alle tot de *goedkeuring, met eenparigheid der leden*, van het ontwerp dat door de Regeering aan de Kamers werd onderworpen et dat men ons nu vraagt te verwerpen !

* * *

De oplossingen die werden onderzocht kunnen gerangschikt worden in drie groote categorieën :

1° Vergrooting van de stations Noord en Zuid op hun tegenwoordige plaatsen;

2° Verschuiving van het Noord-station in de richting van Schaarbeek, en zelfs, vervanging van Brussel-Noord door het station van Schaarbeek;

3° Tot standbrengen van eene rechtstreeksche of onrechtstreeksche verbinding tusschen de stations Noord en Zuid.

De uiteenzetting van dit onderzoek en het besluit dat er uit voortvloeide werden in 't breed verduidelijkt in de nota van 1909.

Het is niet van belang ontbloot er in 't kort aan te herinneren.

* * *

De twee eerste categorieën van oplossingen : vergrooting ter plaatse, verschuiving van het Noord-station werden eenparig als ontoereikend erkend.

Het werd uitgemaakt, dat die oplossingen bezwarend waren voor 's Rijks Schatkist, ontoereikend voor den openbaren dienst, nadeelig voor het verkeer. Wilde men ze uitbreiden in de vereischte mate, dan moesten zij, overigens, een aanzienlijk gedeelte van het belastbare grondgebied der betrokken gemeenten innemen.

En wat zonderling heeten mag is, dat men ons vraagt ons aan te sluiten bij eene dezer oplossingen, namelijk het inrichten ter plaatste van de stations Noord en Zuid.

Men had kunnen verstaan dat de Regeering, wanneer zij eene betere oplossing dan de Verbinding had gevonden, van deze laatste zou hebben afgezien.

Doch daar is niets van. Dit is een oud voorstel dat, na onderzoek, door al de bevoegde ambtenaren werd afgekeurd.

* * *

Na de oplossing langs onrechtstreeksche verbindingen te hebben onderzocht en verworpen; na te hebben onderzocht wat in tal van aanzienlijke steden werd gedaan of ontworpen, hebben de drie Commissiën, *eensgezind*, het ontwerp aangenomen, dat sedertdien herhaaldelijk door de stemmingen van beide Kamers werd bekrachtigd.

De Commissie van 1901 besteedde tien lange zittingen aan het onderzoek van al de uitgebrachte beschouwingen, van al de aangevoerde bezwaren betreffende dit ontwerp.

Het uitvoerig verslag over deze beraadslagingen vermeldt de onderscheidene meeningen en voorstellen der leden van de Commissie, waardoor ieders verantwoordelijkheid aldus wordt gebonden. Het maakt een gansch boekdeel uit, dat tot grondslag heeft gediend aan het opstellen der nota welke in 1909 bij de Kamers werd neergelegd.

* * *

De Commissie was *eensgezind* om te erkennen, dat deze oplossing voor de exploitatie van het net, de volgende voordeelen aanbood :

1° Hervorming van de Noord- en Zuidstations tot doorreisstations waardoor de immer stijgende behoeften van de exploitatie worden verzekerd ;

2° Aaneenschakeling der Zuider- en Noordervakken van het Belgisch spoorwegnet, welke thans, wat het reizigersverkeer betreft, practischerwijs gescheiden zijn door den afstand tusschen de twee hoofdstations van Brussel ;

3° Groote vereenvoudiging van de exploitatie der beide stations door het afschaffen van het veelvuldig rangeeren veroorzaakt door het binnenloopen, het terugrijden, het gareeren, het weer ter plaatse voeren en het vertrekken der treinen die op een doodloopend spoor uitkomen.

* * *

Benevens deze beschouwingen die hoofdzakelijk de exploitatie van het net betreffen, en dus ook 's Rijks Schatkist zelf, zijn er andere en niet van de minst belangrijke, die rechtstreeks het publiek aanbelangen.

Met het stelsel der Verbinding moeten al de treinen, of zij te Brussel doodloopen, of zij er worden gevormd of slechts doorreizen, in de drie stations, Noord, Centrum en Zuid, stilhouden.

Zoo zullen de reizigers bij hun vertrek of hun aankomst te Brussel de plaats kunnen kiezen die het dichtst bij hun woonplaats of bij de plaats van hun werk gelegen is.

In het tegenwoordig stelsel van doodloopende stations daarentegen moet de inwoner van Sint-Gilles, die zich naar Antwerpen wil begeven, heel de agglomeratie doortrekken om te Brussel-Noord te vertrekken. De inwoner van Schaarbeek moet denzelfden weg afleggen in tegenovergestelden zin om zich naar Brussel-Zuid te begeven wanneer zijne zaken hem naar Doornik of Bergen roepen.

De bewoners van de provincie, die vaak slechts enkele uren te Brussel doorbrengen, zullen een kostbaren tijd uitsparen met 's morgens op te stappen of 's avonds te vertrekken in het centrum van de stad, of in het verste station dat het dichtst gelegen is bij de plaats waar hunne bezigheden hen roepen.

* * *

In het stelsel der doorloopende stations moeten de reizigers, die in een van deze aankomen en naar een punt moeten waar de treinen van het andere station vertrekken, zeer dikwijls in alle snelheid de heele stad doortrekken, wat meestal de tegenwoordig zeer zware kosten medebrengt van een huurrijtuig.

In het stelsel van de Verbinding daarentegen zullen de treinen door Brussel rijden zooals zij nu over eender welk stuk van de lijn rijden. Sommige zullen zelfs, in plaats van te Brussel gegareerd te worden, hun weg kunnen voortzetten buiten de agglomeratie, en aldus doorloopende verbindingen, zonder verandering van wagens, tot stand brengen.

De aansluitingen tusschen de verschillende treinen zullen bovendien verzekerd worden in eender welk van de drie stations, zooals het voor de reizigers het best past.

* * *

Naast de gewone reizigers is er eene andere categorie van kliënten van den spoorweg om dewelke men zich in deze kwestie weinig schijnt te bekommeren.

Wij bedoelen de *geabonneerde werklieden*.

De nota van 28 Mei 1909 geeft de volgende uiteenzetting van de groote voordeelen die voor deze reizigers zullen voortvloeien uit de doorloopende lijnen door de agglomeratie :

Zeer talrijk zijn de werklieden die, elken dag, uit den omtrek van Brussel en zelfs uit betrekkelijk verwijderde plaatsen naar hun werk gaan in de Brusselsche agglomeratie. Al die werklieden, van den metserdiender, den aardewerker tot den bijzonderen stielman toe, moeten dikwijls een groot gedeelte van de stad door om van de statie van aankomst naar de plaats van hun werk te gaan. Velerlei werklieden, o. a. de metserdienders, de aardewerkers, de werklieden van de bouwnijverheid, werken nu eens hier, dan weer daar. 's Avonds, bij het vertrek, hebben die lieden dikwijls nog een langen weg af te leggen tot aan de vertrekstatie.

Gaan ze te voet, of nemen zij trams, enz., altijd veroorzaken die lange tochten aanzienlijk tijdverlies, grooter vermoeienis of voor hen te zware kosten.

Met de Verbinding, kunnen zij per spoorweg de statie bereiken, die het dichtst bij hun werk ligt en zoodoende tijdverlies, het vermoeiend gaan of de vervoerkosten verminderen.

En dien gunstigen uitslag verkrijgen zij nagenoeg zonder kosten.

Het is een kant van de kwestie die schijnt ontsnapt te zijn aan de aandacht van den heer Minister, en gekend is door den achtbaren Verslaggever.

Welnu, het getal werklieden die hun arbeid te Brussel komen verrichten is zeker niet kleiner dan in 1909.

Bij het onderzoek van het vraagstuk der Verbinding, bij de besprekingen die het in het Parlement doet ontstaan, in de pers en bij het publiek, is er altijd en bijna uitsluitend kwestie van de belangen der Stad Brussel die zoo gezegd in gevaar gebracht worden door de uitvoering van de Verbinding.

De Stad Brussel is evenwel niet de eenige belanghebbende in het vraagstuk. Het is niet alleen in haar belang dat het ontwerp van de Verbinding werd opgevat, ofschoon er voor haar ernstige voordeelen moeten uit voortvloeien die hare gezaghebbende woordvoerders herhaaldelijk hebben erkend.

In de nota van 1909 werd dit reeds opgemerkt :

Het volk uit de provincie, zoo werd daarin gezegd, heeft ook het grootste belang bij de uitvoering van de Verbinding tusschen Noord en Zuid. Zelfs kan veilig verklaard dat het, meer nog dan de Brusselsche bevolking, er overgroote voordeelen bij zal halen, voortvloeiende uit den geregelden treindienst in de statiën te Brussel, uit de gelegenheid om in de eene of andere der drie statiën uit of in te stappen, uit het gemak tot doorreizen voorbij de hoofdstad.

Door den aanleg van de Verbinding, waarbij de Noord- en de Zuidstatie worden ontlast, wordt de regelmatigheid, de stiptheid van den treindienst aldaar verzekerd.

Nu, van de wijze waarop de dienst wordt verricht te Brussel — als 't ware het uitloop-

punt van al onze hoofdlijnen — hangt de geregelde loop af van de treinen op al de lijnen van het net, op de geringste takken die rechtstreeks of onrechtstreeks met de hoofdlijnen aansluiten.

Ontstaat er belemmering te Brussel, is de geregelde dienst in de statiën aldaar bedreigd, zoo heeft de vertraging haren weerslag op al de punten van het net, zelfs op die welke het meest van de hoofdstad afgelegen zijn.

Hoeft hier nog herinnerd aan den voor allen hoogst nadeeligen toestand, die, vóór enkele jaren, heel het land door is ontstaan uit de erkende ontoereikendheid van de inrichtingen te Brussel (Noord)? De treinen vertrokken met aanzienlijke vertraging, waardoor zij aan al de treinen, op de meest afgelegen plaatsen, één of meer uren vertraging lieten lijden, waardoor ook de aansluiting op de kruispunten werd gemist. Is het niet menigmaal gebeurd, dat personen uit de provincie, 's avonds uit Brussel vertrokken, hunne woonstede niet denzelfden dag konden bereiken?

Bij den aanleg van de Verbinding, die het mogelijk maakt de treinen zóó te regelen, dat zij allen, zoowel bij aankomst als bij vertrek, over elke der drie statiën van de Verbinding rijden, hebben de reizigers de grootste voordeelen.

. . . . . .

Hier meenen wij eene opmerking te mogen bijvoegen, die van belang is niet alleen voor de bevolking van Oost- en West-Vlaanderen, meer in het bijzonder van de steden Oostende, Brugge en Gent, maar voor de bevolking van heel het land, die zoo belangrijke betrekkingen onderhoudt met Vlaanderen en de zeekust.

De Regeering heeft voorgesteld de rechtstreeksche lijn van Brussel (Zuid) naar Gent zoodanig aan te leggen, dat zij bereden kon worden door de snelste treinen en dat de electrische dienst daarop ingericht kon worden.

Zij loopt uit ter statie Brussel (Zuid). De daarover rijdende sneltreinen gaan over de Verbinding naar de Noordstatie en rijden vandaar voort naar Luik, Aarlen, ja, naar Antwerpen.

Zoodus zal de lijn een hoogst belangrijk verkeer verzekeren.

Maar waartoe zou zij dienen zonder de Verbinding? Waartoe zou het dienen de reizigers uit Oostende, Brugge en Gent met sneltreinen aan te voeren in de statie Brussel (Zuid), als kopstatie, en zonder groote aansluitende lijnen?

Moet men ze verplichten hunne reis te onderbreken, door de stad heen te gaan en daarna in de Noordstatie treinen te nemen, waarvan de aansluiting niet verzekerd zou zijn?

Stellig niet.

Wordt de lijn niet aangevuld door de verbinding tusschen Noord en Zuid, dan is zij eene mislukte onderneming.

Voegen wij er ten slotte bij, dat heel het verkeer van de agglomeratie, niet meer als thans, per groepen van lijnen vereenigd zal zijn in twee hoofdstatiën, maar daarentegen verdeeld over drie statiën, op behoorlijken afstand van elkander, en dat in elke dier statiën de dienst van de gezamenlijke der te Brussel uitloopende treinen verzekerd zal zijn.

In het opzicht van de reizigers over het algemeen, zal de toestand dus buiten kijf beter zijn dan nu.

Te meer, door den aanleg van een derde opstijgplaats, in het hartje der stad, wordt de belemmering in de Noord- en de Zuidstatie vermeden, die thans, op dagen met druk verkeer, reeds zoo groot is en in de toekomst nog veel grooter zou worden door de gestadige toeneming van het aantal reizigers.

* * *

Zoo men de bevestiging noodig had van dit hooge belang dat de provincie heeft bij de verwezenlijking der Verbinding, dan zouden wij die vinden in de

verklaringen, afgelegd in beide Kamers door de vertegenwoordigers van de onderscheidere activiteitsmiddens van het land.

In den loop van de behandeling der Buitengewone Begrooting (vergadering der Kamer van 6 Augustus 1903) drukte de achtbare heer Braun zich uit als volgt :

Mijne Heeren, de Kamer is ongeduldig om tot de stemming over te gaan. Zij vergunne mij evenwel een paar woorden te zeggen om mijne stemming te rechtvaardigen.

De Kamer weet dat ik ingenieur ben; dienvolgens had ik eenig deel in dit debat kunnen nemen. Zoo ik het tot nog toe niet heb gedaan, dan is het omdat het mij vooreerst toescheen dat hier de belangen van Brussel werden besproken. Welnu, die belangen zijn wonderwel verdedigd geworden door de Brusselsche vertegenwoordigers zelf.

Wat er ook van zij, als afgevaardigden uit de provincie, moeten wij verlangen dat de Noord-Zuidverbinding zoodra mogelijk tot stand kome.

De Regeering brengt en zal nog meer aanzienlijke offers brengen om tusschen Gent en de hoofdstad een doorgaande lijn te maken welke de reizigers zal toelaten dien afstand af te leggen in veel minder tijd dan het thans geschiedt. Echter, zal die lijn in het Zuidstation haar uitgangspunt hebben. Welnu, het is klaar dat, zoo de reizigers uit Vlaanderen in het Zuidstation moeten afstappen, in stede van, zooals het thans geschiedt, in het Noordstation, een groot gedeelte van de voordeelen dezer lijn verdwijnen.

Ik beweer dus dat, voor al de bewoners van beide Vlaanderen, alsmede voor die der overige provinciën, wier lijnen uitloopen in het Zuidstation, dat van het stadscentrum zeer verwijderd is, het aanleggen van de Noord-Zuidverbinding een onschatbaar voordeel zal uitmaken.

Voor de nieuwe lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel, zal zij de onontbeerlijke aanvulling zijn.

Ongerekend al de andere redenen welke pleiten ten voordeele van dit ontwerp, is deze alleen reeds van aard om mij te bewegen de Noord-Zuidverbinding goed te keuren en de verdaging te verwerpen.

Zooals de heer Lepaige het terecht deed opmerken, zou deze verdaging ons kunnen leiden tot het verwerpen der overeenkomst met de Stad Brussel, en wellicht ook tot het niet-uitvoeren van de Noord-Zuidverbinding, waaraan ik inzonderheid vasthoud.

In de vergadering van 27 Juli 1909, drong de heer Braun er nogmaals op aan :

Zoo het waar is dat het ontwerp de Brusselaars aanbelangt, het is, mijns inziens, vooral voordeelig voor de bewoners der provincie.

De reizigers uit Vlaanderen, bij voorbeeld, zullen — wanneer de lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel-Zuid zal voltooid zijn — gelukkig zijn, dank zij de Verbinding, meer in het midden van de stad te kunnen afstappen.

Voor de internationale treinen, zal er bij de aankomst te Brussel geen verwisseling van machines meer moeten geschieden, wat hun veel tijd zal doen winnen.

Ziedaar, Mijne Heeren, de voornaamste redenen die mij bewegen het ontwerp der Regeering te steunen.

Nog onlangs, in de vergadering van 1 Juni 1920, heeft de heer Braun, op deze beschouwingen terugkomende, die redenen nog meer ontwikkeld en wel als volgt :

Mijne Heeren, de Brusselsche agglomeratie is niet alleen betrokken, zooals men zou kunnen meenen, bij de kwestie waarover de achtbare heer Max de Regeering interpelleert.

De reizigers die te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid afstappen hebben zich over den huidigen toestand, op verre na, niet te loven. Voor die welke te Brussel-Noord afstappen moeten de meesten te voet en vaak met reisgoed geladen, een tamelijk langen weg afleggen

om de uitgangen te bereiken; zij die te Brussel-Zuid afstappen worden afgezet op een grooten afstand van het stadscentrum.

Vooral wanneer de lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel in bedrijf zal zijn genomen, zullen de menschen uit Vlaanderen van dag tot dag meer de nadeelen van de huidige inrichting gewaar worden.

Als vertegenwoordiger uit Vlaanderen ben ik dus verplicht daartegen op te komen, zooals ik het, overigens, telkens heb gedaan, wanneer deze zaak voor het Parlement is gekomen.

Men moet niet laten veronderstellen dat alleen de Brusselaars er belang bij hebben dat eene zekere oplossing eerder worde aangenomen dan een andere.

Naar mijn oordeel, zou het althans een verspilling zijn van tijd en krachten met het nut der Noord-Zuidverbinding opnieuw in bespreking te willen brengen. Herinneren wij ons de vroegere behandelingen van dit ontwerp en vatten wij ze samen : de Noord- en de Zuidstatie zijn overstelpt; hun huidige inbedrijfneming heeft het maximum overschreden dat zij kunnen dragen. Indien men ze niet hervormt, belemmeren zij allen aangroei van verkeer en zullen zij weldra het economisch leven van gansch het land verlammen.

Wij betwijfelen geenszins deze bewering, wier gegrondheid in het oog springt. Aan die het minst vertrouwen en die het minst doorzicht hebben, geven wij den raad het afstappen te gaan bijwonen van de reizigers op enge, ondoelmatige perrons, overstelpt van reizigers en van reisgoed.

Doch dat is eene ellende welke iedereen ziet. Er zijn er welke alleen gekend zijn door de exploitanten.

Wij mogen dus niet vergeten dat een overstelpt station een gevaarlijk station is. En, in het onderhavige geval, vloeit die overstelping voort uit het groot aantal manœuvers die eigen zijn aan de inbebrijfneming van een kopstation.

Wij hebben de oorzaak der kwaal aangegeven; het redmiddel is voorhanden : zooveel mogelijk de kopstations in doorrijstations te veranderen; deze laatste hebben een practisch onbegrensd vermogen, zij voldoen aan al de noodwendigheden der toekomst; hun bedrijf zal ook minder gevaarlijk zijn.

Dit is klaar; ook begrijpt men niet dat de beraadslaging over dit ontwerp gedurig moet hernomen worden! Ik veronderstel dat de oorzaak er van moet zijn dat men het doel, voor hetwelk men de Verbinding wilde maken, uit het oog verloren heeft. Sommigen zien daarin een werk van weelde, doch aan diegenen vragen wij : Hoe zult gij de Noord- en de Zuidstatie veranderen om ze in staat te stellen te beantwoorden aan de eischen van het verkeer heden en morgen! Met den vloer dezer statiën te vergrooten? Maar dit zal u, vooreerst, zeer veel kosten en, daarna, zal de oorzaak van het kwaad niet verdwenen zijn, en binnen tien jaren staat gij voor dezelfde moeilijkheden.

Wij besluiten : men dient de Noord- en de Zuidstatiën met elkaar te verbinden om dezelve tot doorrijstations te hervormen.

* * *

Anderdeels, hebben wij de gerechtigde vertegenwoordigers van de Stad Antwerpen met nadruk, herhaaldelijk en nog onlangs, hooren vragen dat de Verbinding zou voltrokken worden.

* * *

In den loop van de zitting van 21 Augustus 1908, verklaarde de heer volksvertegenwoordiger L. Hubert het belang van de Verbinding voor de provincie in de volgende woorden :

Ik wil een ander punt van het hoogste belang onderzoeken en ik zal dit zoo bondig mogelijk doen.

Namelijk de Verbinding Noord-Zuid. Ik zou willen bewijzen dat dit geen weelde-arbeid

is, maar eene volstrekte noodzakelijkheid, dat het vooral van belang is voor de provinciebewoners en, wat U misschien zal verwonderen, dat het niets zal kosten, of liever, dat het meer zal opbrengen dan de interest en de aflossing van de kosten.

Om overtuigd te zijn van de volstrekte noodzakelijkheid is het voldoende den aangroei van het getal reizigers in België in acht te nemen, aangroei die verbazend is in den laatsten tijd.

In 1875 hadden wij 35 millioen reizigers. Vijftien jaar later hadden wij er 64 millioen, dus bijna het dubbele, en in 1905 waren er 145,000,000. Deze cijfers moeten voorzeker een weinig verbeterd worden, want gedurende dit tijdperk van dertig jaar, zoo de uitgestrektheid van het net verdubbeld is, moet men het getal reizigers per kilometer aangeven, en dan komen wij tot deze verbazende stijging van het getal reizigers per kilometer : 17,000 in 1875, 23,000 in 1895 en 38,000 in 1905.

Hoe groot is het getal van degenen die te Brussel aankomen in dien aanzienlijken toevloed van reizigers?

De heer Vandenpeereboom deed in 1898 een statistiek opmaken waaruit bleek dat 25 % van al de reizigers in Brussel aankomen.

Ik heb aan den achtbaren minister gevraagd mij de cijfers te geven voor het loopend jaar, en wij zijn bijna tot een zelfde getal gekomen, namelijk : 23 t. h. van het getal reizigers stappen te Brussel af.

Men is verplicht geweest groote werken uit te voeren in het Noord-Station, omdat de Verbinding niet op tijd werd uitgevoerd.

Ware de Verbinding tien jaar geleden uitgevoerd geworden, dan zou men niet al die werken aan het Noord-Station en het Zuid-Station hebben moeten uitvoeren, want, mijne heeren, op eene lijn die enkel doorrijstations heeft en geen kopstation, ontwikkelt zich eene buitengewone bedrijvigheid in vergelijking met deze welke kopstations hebben.

De heer Vandenpeereboom schatte — ik weet niet of het cijfer juist is — op 3,000 het getal treinen dat hij, op 24 uur, zou kunnen laten rijden over de Verbinding Noord-Zuid met vier sporen, en het ontwerp spreekt van zes.

Welnu, mijne heeren, indien het getal reizigers in dezelfde verhouding blijft aangroeien — en dit zal wel indien onze welvaart niet vermindert — zullen er over tien jaar meer dan 50 millioen reizigers te Brussel afstappen, en de vergroote stations van Noord en Zuid zullen volstrekt ontoereikend zijn. Tegenwoordig doet men de reizigers een halve kilometer van het station afstappen, en al de treinen die in de zijstations binnenrijden, Noord zoowel als Zuid, verplichten de reizigers 500 meters te loopen, en met den dienst der witkielen, zooals die in België is ingericht, veroorzaakt dit zeker een grooten last.

Aan het Centrale station zal men zeker kunnen afstappen op langere lijnen, en het middendeel van de treinen zal stilstaan tegenover de uitgangsdeur. De Verbinding Noord-Zuid is dus volstrekt noodzakelijk, en doen wij het niet, dan zullen wij ons, ondanks al de verbeteringen aan de oude stations, over tien jaar in denzelfden toestand bevinden als thans, en zullen wij met louter verlies weer dezelfde uitgaven moeten doen voor de vergrooting van het Noord- en het Zuidstation, en onder nog zwaardere voorwaarden.

Ik zeg terzelfdertijd dat dit werk geen weeldewerk is. Natuurlijk zal men een tunnel moeten bouwen. Hoe zal men daaraan luxe kunnen besteden. Het zou maar een weeldewerk zijn indien het nutteloos was, en ik heb U bewezen dat het dit niet is.

Het is onnoodig, mijne heeren, te bewijzen dat wij aldus groote dienste zullen bewijzen aan de provinciebewoners; want het is zeker dat dezen grootendeels de kliënteel vormen voor de treinen naar Brussel.

De heer de Broqueville. — Wij vooral zullen daar voordeel uittrekken.

De heer L. Hubert. — Het zijn inderdaad de provinciebewoners, en in de provincie begint men klaar te zien in de werken die men tot het nut van het land wil uitvoeren. Zij zijn dus van even groot belang voor de provincie als voor de hoofdstad.

* * *

Ter vergadering van 28 Juli 1909 sprak de heer de Broqueville, alvorens hij minister was, aldus :

Ik houd er aan de redenen op te geven waarom ik in het vraagstuk der Verbinding Noord-Zuid eene goedkeurende stemming uitbreng. Ik moet bekennen dat tot nog toe mijne stemmingen veeleer stemmingen van berusting waren, uitgaande van een onbevoegd man die, staande tegenover ongenoegzame inlichtingen, slechts berusten kan in de meening van hen die de verantwoordelijkheid dragen. Nu, van dit soort stemmingen houd ik niet. Heden ten dage is echter, dank zij het Departement van Spoorwegen, de toestand gansch veranderd, en ik zal eene stemming kunnen uitbrengen, die op gronden steunt.

Wellicht voor de eerste maal sedert lang heeft het Departement van Spoorwegen ons eene rijke en klare documentatie verschaft En ik beken openhartig dat mijne overtuiging, die tot dan toe zeer wankelend was, door deze documentatie vaste gronden kreeg.

Ik voeg er aan toe dat, moesten wij, na vroeger de zaak te hebben goedgekeurd, thans « neen » stemmen, dit van aard zou wezen om den uitnemenden ondernemingsgeest van het Departement op dit gebied te ontmoedigen.

En ik wensch, daarentegen, dat al de Departementen zich op dit peil plaatsen en dat men voortaan, wanneer het aanzienlijke werken geldt, ons steeds verslagen en plannen voorlegge, zoo degelijk opgevat als deze welke ons in onderhavig geval werden overgemaakt

De nota van het Departement van Spoorwegen wijst insgelijks op de werken te Dresden uitgevoerd, stad die maar ruim de helft van de bevolking der stad Brussel bezit. De Saksische Regeering heeft daar niet 56 millioen maar 85 millioen uitgegeven om tot stand te brengen hetgeen onze Regeering ons voorstelt te Brussel te verwezenlijken, zoo ten voordeele der hoofdstad als der provincie. Ik zeg ten voordeele der provincie, want, zooals een mijner collega's die 't gansche jaar de provincie bewoont het terecht deed opmerken in de afdeeling waarvan ik deel uitmaakte, is het vooral de provincie welke belang schijnt te hebben bij de verwezenlijking der Verbinding Noord Zuid. Men zal gemakkelijker het centrum van Brussel bereiken, de stad kunnen doorreizen en zijne reis aan gene zijde voortzetten zonder van rijtuig te moeten veranderen.

Dat is een punt van hoog belang voor het verkeer tusschen de onderscheidene deelen des lands. Brussel maakt thans een soort gaping uit in ons spoorwegnet, hetgeen onvermijdelijk een nadeeligen weerslag moet hebben op het verkeer tusschen de verschillende streken des lands : voortaan zou deze gaping aaneengeschakeld zijn.

Onze betreurde collega, wijlen heer Verhaegen, verklaarde ter vergadering van 14 Maart 1911 :

Ik kom hier niet de belangen der Brusselaars verdedigen, daar de volksvertegenwoordigers dezer stad talrijk en dapper genoeg zijn om het te doen, maar ik verdedig het ontwerp, omdat de Gentenaars zooals al wie in de provincie woont, er het grootste belang bij hebben dat de Verbinding Noord-Zuid zoodra mogelijk voltooid weze. (*Op tal van banken : zeer wel !*

Inderdaad, waarom die Verbinding? Omdat de Noorder- en Zuidernetten van het land van elkaar gescheiden zijn door een waren Chineeschen Muur, met een moeilijk poortje bij Cureghem.

* * *

Buiten het Parlement, zien wij de Kamer van Koophandel te Antwerpen en te Gent, bij hoogdringendheid de uitvoering der werken van de Verbinding vragen.

De Kamer van Koophandel te Gent heeft namelijk tot den heer Neujean, Minister, in Januari 1922, volgende stuk gericht :

DE VERBINDING NOORD-ZUID.

Een wensch van de Kamer van Koophandel te Gent.

Mijnheer de Minister,

De Kamer van Koophandel te Gent heeft ter vergadering van 9 dezer maand Januari met eenparigheid van stemmen een wensch uitgedrukt ten gunste van de voortzetting der werken voor de Verbinding Noord-Zuid. Dit ontwerp werd opgevat in het belang van gansch het land.

Dit ontwerp, hoofdzakelijk van nationalen aard, betreft niet enkel de Stad Brussel, maar de zoo wat twee duizend gemeenten die met het spoorwegnet verbonden zijn.

Dat dit werk volstrekt noodzakelijk is blijkt uit het verslag van het Beheer der Spoorwegen, dat aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers werd overgemaakt op 23 Mei 1909.

Al de ministers die sedert vijftien jaren de leiding hebben gehad van het Departement van Spoorwegen, namelijk de heeren Liebaert, Van den Peereboom, de Broqueville, Helleputte, Segers, Renkin, Poullet, zijn, na het vraagstuk langs al zijne zijden te hebben onderzocht en er al de moeilijkheden en bezwaren te hebben van gekend, voorstander geweest van dit ontwerp en hebben er het hunne toe bijgedragen tot de verwezenlijking.

Onlangs, in den Senaat, heeft de heer Liebaert, Minister van State, oud Minister van Spoorwegen, steller van de overeenkomst bestaande tusschen de Stad Brussel en den Staat, niet geaarzeld om, ten aanzien van heel het land, te verklaren dat het een dwaasheid, een groote dwaasheid zou zijn van de Noord-Zuidverbinding af te zien.

Thans ligt er een ware slagboom in het Belgisch net; Brussel scheidt Noord en Zuid door een betreurenswaardige gaping in de spoorwegverbindingen.

De bewoners van de provincie Antwerpen, van beide Vlaanderen, de reizigers overkomende uit Engeland en uit Holland worden door die opening tegengehouden en hebben er het grootste belang bij bevrijd te worden van de moeilijkheden, van de onregelmatigheden in den dienst, voortvloeiende uit de niet-voltooiing der Noord-Zuidverbinding.

Anderzijds, zijn al de noodige terreinen van de uitvoering der werken aangekocht en betaald en omvatten eene uitgave van ongeveer 85 millioen frank.

De werken zijn aangevangen nabij de Zuidstatie en met er van af te zien zou men aanzienlijke sommen moeten uitgeven als opzegvergoedingen aan de aannemers.

Bijaldien het ontwerp niet verwezenlijkt wordt, zal men noodzakelijk belangrijke werken moeten uitvoeren om de Noord- en Zuidstatiën te hervormen en te vergrooten; vandaar hoogere onkosten dan voor de Verbinding noodig zijn en, in ieder geval, zal het werk slechts een voorloopige oplossing zijn.

Gij weet wel, Mijnheer de Minister, dat de belangrijke en gestadige toeneming van het reizigersverkeer in ons land, binnen een afzienbaren tijd, het normaal bedrijf der kopstations Noord en Zuid stoffelijk onmogelijk zal maken en uiterst gevaarlijk voor de veiligheid der reizigers.

Vroeg of laat, zal men moeten komen tot eene verbinding om de beide vakken van ons net aaneen te hechten; wordt van het onderhavige ontwerp afgezien, dan zal men vóór onontwarbare moeilijkheden en overdreven uitgaven staan.

De nog uit te voeren werken, om het ontwerp te verwezenlijken, werden in al hunne bijzonderheden bestudeerd.

Al de stukken, de plans, de gedane metingen, de kostenberekening zijn gereed om

in aanbesteding te worden gegeven; de terreinen zijn aangekocht en, in den huidigen stand waarin zich de bouwnijverheid bevindt en gezien de gedwongen werkloosheid van een groot gedeelte der bouwarbeiders, zou men een spoedige uitvoering kunnen bekomen.

Om al deze redenen, Mijnheer de Minister, voegt de Handelskamer van Gent hare aanzoeken bij die der Handelskamer van Antwerpen om U te vragen, in het belang van geheel het land, de thans verlaten werken onverwijld opnieuw te doen aanvatten.

Aanvaard, Mijnheer de Minister, de verzekering van onze hoogachting.

De Secretaris,
(*Get.*) M. De Beer, advocaat.

De Voorzitter,
(*Get.*) M. de Smet de Nayer.

* * *

Wijlen de heer senator Coppieters stelde, in de vergadering van 3 Augustus 1921, vast dat, — zonderling iets — wanneer al de Ministers die elkander aan het Departement van Spoorwegen hebben opgevolgd, na bestudeering van de kwestie, zich voorstanders hebben verklaard van de Verbinding, de achtbare heer Neujean ternauwernood Minister was sedert acht dagen, of al de bladen, vooral de Brusselsche, uitbazuinden dat van de Verbinding werd afgezien. « Ik beweer geenszins, voegde hij er bij, dat de campagne door den heer Neujean is ingeblazen geworden, doch het feit staat vast ».

Wij zijn bij die uiteenzetting een weinig stilgebleven, omdat sommigen maar al te zeer geneigd zijn om te doen gelooven dat de Noord-Zuidverbinding eene Brusselsche zaak is en dat zij dient onderzocht en opgelost te worden met het oog alleen op de belangen der hoofdstad.

Nu enkele maanden geleden, vonden wij in de pers een kort bericht, dat het voorkomen had van een mededeeling, waardoor werd aangekondigd dat eene conferencie, gehouden onder de heeren Neujean, Minister van Spoorwegen, Max, burgemeester en Lemonnier, schepene, besloten had van het ontwerp der Noord-Zuidverbinding af te zien. De heeren Max en Lemonnier werden voorgesteld als de beheerschers van den toestand. Dat was voorzeker overdreven.

* * *

Indien, echter, de Verbinding voor de reizigers uit de provincië een hooger belang vertegenwoordigt, indien zij niet alleen moet worden aangezien met het oog op de hoofdstad, volgt dan daaruit dat zij in strijd is met dezer belangen?

Van af den oorsprong der spoorwegen en tot deze laatste maanden toe, hebben al de eerste magistraten der hoofdstad, — en er waren er eminente onder hen —, de gerechtigde woordvoerders van de Stad Brussel, de meerderheid van den Gemeenteraad zich zeer verlangend getoond om, dwars door het grondgebied der Stad, de spoorwegstations zonder uitweg, welke op haar grenspunten zijn opgesteld, met elkaar te zien verbinden. Herhaaldelijk werd er levendig aangedrongen om dit ontwerp te doen verwezenlijken.

Enkele uittreksels uit de nota van 1909 zullen aantoonen welk belang te

allentijde de magistraten en de vertegenwoordigers der hoofdstad gehecht hebben aan de oplossing van dit vraagpunt.

Het plan van eene Verbinding, dwars door de stad Brussel, van de Noord-en Zuidgedeelten van het spoorwegnet en de oprichting, in het hartje zelf der stad van een station, klimt op tot den oorsprong zelf van de Belgische spoorwegen.

In 1836, toen men de eerste lijn naar het zuiden van België ging aanleggen, — namelijk de lijn Brussel-Bergen, — eischte de Stad Brussel, in een verzoekschrift tot de Regeering gericht, een binnenstation :

Indien Brussel, zoo luidde het verzoekschrift, geene statie verkrijgt binnen zijn omtrek, is het stellig dat er weldra vele prachtige herbergen buiten de stad zullen komen en dat daar, tot groot nadeel van de herbergen der stad, de reizigers uit Henegouw zullen vertoeven.

Sedert geruimen tijd zien wij de voorsteden zich vergrooten en zich verrijken op eene wijze die noodlottig is voor de belangen van de stad, terwijl deze onder have zware lasten gebukt blijft.

't Is van even groot gewicht voor de Staatskas als voor de bewoners der stad, dat de statie zoo dicht mogelijk bij het centrum, dat zij binnen de stad opgericht worde.

De Kamers hadden het aanleggen van het gedeelte der lijn Brussel tot Tubize, eerste baanvak der lijn naar Parijs, verordend. Deze lijn moet, te Brussel, uitkomen aan het station geheeten van de Bogaarden, gelegen op de huidige Zuiderlaan.

De lijn van Mechelen kwam te dien tijde uit aan de Groendreef.

Daar de stad Brussel aandrong, steunde de Commissie van onderzoek, voorgezeten door baron de Stassart, in 1837 het verzoekschrift met de volgende besluiten :

Dat de baan uit Bergen verlengd worde tot aan de Groendreef is een volstrekt noodzakelijk iets. Tusschen de groote lijnen van Parijs naar Antwerpen en naar Luik, mag geene leemte bestaan.

Bestond zulke leemte, zoo diende zij ten spoedigste aangevuld, al ware het maar voor den handel alleen.

Wat het station van de Bogaarden betreft, deze achten wij nuttig, onmisbaar, niet alleen in het belang van Brussel, niet alleen om staatkundige redenen, maar in het belang van de reizigers zelven, vooral indien de spoorweg tot midden in de stad leidt. Zulk oponthoud te Brussel dient echter ieder vrij te staan en niemand opgelegd te worden.

Dat verzoekschrift bleef zonder gevolg, althans wat de oprichting van een centraalstation betrof. Maar eene baan werd aangelegd en den 28n September 1841 geopend, tot verbinding van het Bogaardenstation met het station van de Groendreef en met de plaatsvoor het aanstaande Noordstation, waarvan de eerste steen dienzelfden dag werd gelegd.

Het was eene verbinding Noord-Zuid. Waarom werd er van afgezien? Omdat deze Verbinding, aangelegd op de Zuidlaan en de Anderlechtlaan, op de hoogte van den openbaren weg, voortdurend gevaar opleverde.

Reeds in 1855 werd hare opruiming gevraagd en tevens de aanleg van eene behoorlijke lijn met een centraalstation.

Eene gravure van dien tijd stelt voor een *centraalstation van de Belgische*

spoorwegen, voorgesteld door Brussel, tusschen de Wolvengracht en de Kiekenmarkt, voor den dienst der reizigers, posterijen en telegrafen.

Zij geeft eene hoogte van de gebouwen en eene transversale doorsnede van het station. De lijnen, ten getale van vijf onder het station, zullen op een hooger vlak liggen dan de straten. Doorwegen onder de lijnen behouden de verbinding der straten.

Wij bezitten een exemplaar van deze belangwekkende gravure. Onze collega's kunnen daarvan kennis nemen.

Een Comiteit, onder welks leden wij de namen van Anspach en van Guillery aantreffen, zette eene beweging op touw voor het oprichten van een centraalstation :

De belangen van de stad Brussel zijn zoo klaar en duidelijk, zegde Anspach, dat ernstige bespreking daarover niet wel denkbaar is.

Op eene openbare vergadering, werd, eenparig, eene dagorde aangenomen, waarbij eene statie in het midden der stad werd gevraagd, dan als de toenmalige statie op de Rouppeplaats reeds veel dichter bij het middenpunt der stad lag dan de tegenwoordige Zuidstatie.

Den 24e Februari 1856, vroeg de Gemeenteraad van Brussel *de oprichting van eene statie zoo dicht mogelijk bij het centrum der stad.*

In zijn verzoekschrift tot den Koning, lezen wij onder andere wat volgt :

... Ingenieurs hebben studiën gemaakt en ontwerpen ingediend voor eene centraalstatie voor reizigers waar de verschillende spoowegtijnen die naar de hoofdstad leiden, over eene binnenstadsche verbinding zouden uitloopen.

Die gelukkige opvatting heeft het vertrouwen doen herleven bij de inwoners van Brussel en hunne weltelijke lasthebbers aangespoord tot het uiten van een wensch, gegrond op beschouwingen van rechtvaardigheid, billijkheid en gepastheid, welke zij aan's Konings wijze beoordeeling en hooge welwillendheid onderwerpen.

Door de uitvoering van een dergelijk ontwerp zouden onfeilbaar aan het centrum der stad de middelen van voorspoed worden teruggeschonken, welke het thans mist, en zou binnen eene groote uitgestrektheid de levenskracht verspreid worden zonder dewelke eene hoofdstad onvermijdelijk den rang moet verliezen, die haar toegezegd is. In dat opzicht, wordt het plaatselijk belang gesteund door 's lands belang, want ieder Belg mag, met rechtmatigen trots, verlangen dat de stad waar de Regeering zetelt, de weerspiegeling zij van 's lands luister en rijkdom.

Steeds heeft Uwe Majesteit de vragen, voor het algemeen welzijn tot Haar gericht, met eene goedgunstigheid onthaald, die Haren rechtvaardigheidszin nog meer luister bijzet. In alle omstandigheden heeft Zij ons blijken gegeven van Haar edelmoedig en verheven voornemen om bij te dragen tot den bloei van de hoofdstad, om mede te werken tot dezer luister, om ze te verheffen tot de waardige hoofdstad van een land, dat door zijn arbeid en zijn vlijt wedijvert met de groote Staten van Europa; onder den invloed van de bedoelingen die bij den Koning toekent, acht de gemeenteraad zich gelukkig, vol vertrouwen, uiting te geven aan de hoop die het Brusselsch volk koestert in de machtige tusschenkomst van Uwe Majesteit; hij smeekt Uwe Majesteit dat het Haar behage Haren steun te verleenen aan de verwezenlijking van een ontwerp, waarbij de bloei en de toekomst der hoofdstad in zoo hooge mate betrokken zijn.

Destijds bestonden er reeds talrijke ontwerpen van verbindingslijnen tusschen Noord en Zuid, met eene centraalstatie.

Vermelden wij onder andere de gedurende de jaren 1855 en 1856 ingediende ontwerpen van Le Hardy de Beaulieu, Dubois-Nihoul, Goffaux, Deneef, Gérard, Goupy de Quabeek, Carton de Wiart en Evrard.

Ten gevolge van eenen wensch, door den gemeenteraad geuit, werd het vraagstuk destijds onderworpen aan eene Commissie bestaande uit ambtenaren van Bruggen en Wegen en van Spoorwegen.

In 1865, werd door de elf afgevaardigden voor Brussel het volgende amendement ingediend aan de Begrooting voor Openbare Werken :

De Regeering is gemachtigd tot het vergunnen van den aanleg van een rechtstreekschen spoorweg om de Noorder- en de Zuiderlijnen door Brussel heen met elkander te verbinden.

Dat amendement werd verworpen en, op voordracht van de Middenafdeeling, vervangen door het volgende opstel :

De Regeering is gemachtigd tot het verleenen van de vergunning van eene binnenstadsche verbinding tusschen de Noorder- en de Zuiderlijnen te Brussel, zooveel mogelijk in verband met het overwelven van de Zenne.

Omtrent dien tijd, in 1865, 1866 en 1867, kwamen nog verscheidene ontwerpen tot verbinding te voorschijn, onder andere die van Keller, Demasy-Lacroix en Pauwels.

Edoch destijds wijdde men vooral zijne aandacht aan het overwelven van de Zenne en het aanleggen van de middenlanen.

Op de spoorwegontwerpen van dien tijd was eene verbinding voorzien, die bereden zou worden niet alleen door reizigerstreinen maar ook door goederentreinen.

Om die laatste reden besloot dan ook de bijzondere, van Regeeringswege aangestelde studiecommissie, tot den aanleg van eene buitenstadsche verbinding, dat is tot den tegenwoordigen Westerringspoorweg.

Den 2n September 1872, werd op het Brusselsch Stadhuis eene plechtige zitting gehouden tot aanstelling van den nieuw verkozen gemeenteraad.

Daar sprak burgemeester Anspach als volgt tot den nieuwen raad, toen hij dien in zijn ambt aanstelde :

Het valt inderdaad niet te ontkennen dat onze stad, onder den invloed van lange jaren vrede en voorspoed en ook van buitenlandsche gebeurtenissen, eene ongehoorde krachtdadigheid aan den dag legt om hare plaats in te nemen onder de schoonste en belangrijkste steden van Europa.

't Is de gewichtige taak van den nieuwen raad de voorgestelde veranderingen te begunstigen, de noodige maatregelen te treffen voor den snellen en geregelden gang van de werken, *en de weldaden zooveel mogelijk te verspreiden over de eigenlijke stad.*

Het in 1886 verkozen Gemeentebestuur, dat besloten heeft tot de gezondmaking en de verfraaiing van de nederstad, zal grootendeels tot die verandering hebben bijgedragen. Wellicht heeft het tegenwoordig Bestuur een nog grootscher programma uit te werken.

Van nu af, kunnen de voornaamste punten van dat programma aangehaald worden, want zij mochten de eenparige goedkeuring wegdragen van hen, wien de toekomst onzer gemeente ter harte ligt.

Het in ruime mate aanvullen van het net voor de waterverdeeling, het aanleggen van eene goede wegenis tusschen de opper- en de nederstad, het verbouwen van het Noorder-

gedeelte der Leopolds-wijk, ten slotte, *het verwezenlijken van eenen wensch, door den raad reeds sedert lang geuit, namelijk, het verkrijgen van eene binnenstadsche statie, ten minste voor reizigers* : ziedaar al ondernemingen, welke der werkzaamheid van 's lands eerste gemeenteraad overwaardig zijn.

Nevens die stoffelijke belangen, *welke waarschijnlijk te bevredigen zijn zonder zware lasten voor de gemeentekas, omdat zij uit hunnen aard slechts rentegevende kosten vergen,* staat een allerhoogst zedelijk belang, enz...

* * *

Zooals men ziet is het vraagstuk niet nieuw, het werd gesteld van af het ontstaan der spoorwegen, en al de bevoegde overheidspersonen hebben zich altijd in denzelfden zin, voor de Verbinding, uitgesproken.

* * *

In 1887, zegt de nota van 1909, kwam de zaak wederom voor den gemeenteraad. De heer Finet deed uitschijnen van welk overgroot belang eene binnenstadsche statie voor Brussel zou zijn.

Burgemeester Buls gaf den heer Finet gelijk. Schepen Vauthier deed opmerken dat er, onder het technisch spoorwegpersoneel, verschil van zienswijze bestond omtrent de inrichting van eene binnenstadsche statie en dat de krachtige tusschenkomst van de stad Brussel noodzakelijk was om de schaal naar hare zijde te doen overhellen. Ten slotte zegde de heer Janson, die destijds gemeenteraadslid was : dat hij, zonder de zaak te hebben kunnen instudeeren, niettemin overtuigd was dat Brussel groot voordeel zou halen bij eene binnenstadsche statie en dat stappen in dien zin dienden aangewend.

Er valt aan te merken dat in 1872 het net van de Staatsspoorwegen als het ware nog in wording was. Sindsdien werd het aanzienlijk uitgebreid door het overnemen van lijnen en door het aanleggen van vele nieuwe banen.

Ten huidigen dage heeft het verkeer over de spoorwegen eene volstrekt onverwachte hoogte bereikt.

Door de toeneming van het verkeer, vooral in de laatste jaren, is de rechtstreeksche verbinding, die voorheen eenvoudig wenschelijk mocht toeschijnen, voor den reizigersdienst volstrekt onmisbaar geworden.

. . . . . .

De tegenstanders van het ontwerp beweren dat dezes verwezenlijking schadelijk zou zijn voor het schoone uitzicht der stad en tevens voor de stadskas, door het verdwijnen van vele huizen van groote opbrengst.

Waar de lijn in de lucht aangelegd wordt, tusschen de Kappellekerk en de Zuidlaan, loopt zij door eene nederige wijk, zonder beteekenis en van betrekkelijk geringe waarde. Op het grootste gedeelte van dien weg, loopt zij in het midden van blokken huizen, tusschen de Ursulinnenstraat en de Kapellestraat, of tusschen het Nieuwland en de Zuiddreef. Zij bezet er slechts koeren of nauwe stegen en gangen, waarvan de verdwijning stellig wenschelijk is.

Er zullen betrekkelijk weinig huizen en, trouwens, over het algemeen, slechts huizen van geringe waarde verdwijnen.

Over heel het ondergrondsch gedeelte van de lijn, van de Kapellekerk tot aan de Kruidtuinlaan, dus over ongeveer het twee derde van hare lengte, kunnen de huizen boven den tunnel óf blijven staan, óf, zoo zij voor de uitvoering der werken afgebroken moeten worden, onmiddellijk na dezer voltooiing weer opgebouwd worden. De nieuw gebouwde huizen zullen ongetwijfeld van grooter beteekenis zijn dan de thans bestaande en dus nieuwe inkomsten in de Stadskas doen vloeien.

Tusschen de Collegiale straat en de Kruidtuinlaan, stemt de aanleg van de lijn geheel

overeen met de ontwerpen van de Stad Brussel tot inrichting van de Sinte-Elisabeth's wijk. Die inrichting is afgebeeld op het samenplan voor de Verbinding.

De huizen op dat gedeelte van den loop zullen óf blijven staan, óf na de uitvoering van het souterrain weder opgebouwd worden. Er zullen dus niet, zooals beweerd werd, honderden huizen verdwijnen.

Het werk voor de Verbinding maakt het mogelijk, onmiddellijk en schier zonder kosten voor de Stad, de nieuw aangenomen rooilijn voor de Pachécostraat te verwezenlijken. Bovendien zal het gemak opleveren, als het ware de voorbereiding zijn, voor de verwezenlijking door de Stad van deze belangrijke ontwerpen tot verandering van de wijk.

Er kunnen dus slechts voordeelen uit voortvloeien voor de stad Brussel.

Nog wordt opgeworpen dat het werk ingrijpende verandering zal brengen in een belangrijk gedeelte, ja, in het hartje zelf der stad Brussel.

Die verandering kan slechts een nuttig iets zijn voor den bloei van de stad, en tevens voor de Stadskas.

De aanleg van nieuwe gemeenschapswegen tusschen de Neder- en de Opperstad ligt sedert dertig jaren ter studie. Alhoewel het Gemeentebestuur zich sindslang aangesloten had bij het ontwerp-Maquet, bleef dezes uitvoering steeds twijfelachtig, daar die zaak op geldverlies zou uitloopen.

Door het ontwerp tot verbinding met centrale halte kreeg de Staat belang bij de verandering van de wijk, zoodat die verandering te verwezenlijken is zonder andere kosten voor de stad Brussel dan de eigenlijke wegeniskosten, bestrating en leiding, dus eene onbeduidende uitgave.

Zonder de verbinding ware de inrichting nog lang achtergebleven, wellicht nooit gebeurd.

En, in de toekomst, wat eene bron van ontvangsten voor de Gemeentekas!

Nu de centrale halte beperkt is tot de schikkingen, in de Overeenkomst van 1923 omschreven, beslaat zij nog slechts een zeer gering gedeelte van de oppervlakte der wijk.

Maar uit die ingrijping op den bebouwden grond vloeit stellig geen vermindering van de verschillende belastingen en ontvangsten.

Thans is de waarde van de eigendommen in de wijk nogal gering. Door den aanleg van schoone, breede wegen en vooral van eene halte in het hartje der stad, die een dagelijksch verkeer van ruim 50,000 aankomende en vertrekkende reizigers bijbrengt, zal de waarde van de aanpalende eigendommen sterk aangroeien, vaak vijfmaal, soms tienmaal grooter worden, en die bloei zal zich ook laten gevoelen in de naburige straten. Aan belastingen en ontvangsten van allen aard kan de Stad daar slechts bij winnen.

Ter vergadering van 5n Mei 1900 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, zegde de geachte heer Grimard, destijds gemeenteraadsheer, thans schepen van Financiën der hoofdstad :

. . . . . .

« In de afdeeling heb ik gestemd voor het krediet, dat aangevraagd wordt voor de verbinding van de Zuidstatie met de Noordstatie, met eene centrale halte. Sindslang is de ontoereikendheid van de Brusselsche statiën bewezen, en ieder weet met welke moeilijkheden het Beheer te kampen heeft uit hoofde van de vele lijnen, die van de Brusselsche statiën uitgaan.

» Moet men de beide thans bestaande groote statiën behouden mits ze te verbeteren en de gaping tusschen beide laten bestaan, ofwel dient men ze daarentegen te veranderen in doorrij-statiën, met eene centraalstatie?

» Ziedaar de beide vragen, die gesteld zijn, en die de Regeering met de grootste aandacht in hare Inleiding behandelt. Ik vermeen dat de redenen, die zij aanvoert, de meerderheid der Kamer tot overtuiging hebben geleid.

» Inderdaad, de oplossing, die zij beaamt, is stellig de voordeeligste in het opzicht van de belangen van het publiek, in het opzicht van de belangen eener betere exploitatie, ten slotte ook in een goed opgevat financieel belang. (*Onderbreking.*)

» Is dat niet zoo, dan kunt gij het tegenspreken. Maar ik denk niet dat gij het tegen-

spreken zult, vermits gijzelf voorstander scheent te zijn van een ander ontwerp tot verbinding van de statiën, waarbij de eerste door mij opgeworpen vraag opgelost wordt in den zin als ik zooeven aanwees; dit vast staande, rijst eene andere vraag : welk ontwerp dient aangenomen? Is het bij voorbeeld, het ontwerp van den heer Dumortier, dat ik bijzonder vermeld, en dat door zijn opmaker zelf onder de aandacht van de Kamerleden werd gebracht? Moet, integendeel, het ontwerp der Regeering aangenomen worden? Ik beken dat ik, in dat opzicht, geenerlei technische bevoegdheid heb. Maar wat ik wel weet, is, dat uit de noodzakelijk haastige vergelijkende studie van de ontwerpen, in de middenafdeeling gedaan, mij deze indruk is bijgebleven, dat, in esthetisch opzicht, het ontwerp dat tegen het ontwerp van de Regeering wordt gesteld en waarvan ons kennis werd gegeven, bepaald jammerlijk was — ik bedoel het ontwerp waarbij de Centraalstatie te Molenbeek komt — en dat, in het opzicht van de ontvangsten, die den Staat mogelijks zouden toevloeien, men komen zou tot veel ongunstiger uitslagen dan te verkrijgen zijn met eene centraalstatie in de Putterij, zooals de Regeering voorstelt. »

Daar de geachte heer Woeste een voorstel had ingediend tot uitstel van het krediet, door de Regeering aangevraagd voor de uitvoering van de verbinding tusschen Noord en Zuid, trad de geachte heer Grimard uitdrukkelijk op tegen die afscheiding van het krediet.

Het voorstel tot afscheiding, uitgaande van den geachten heer Woeste, werd door de Kamer, zonder hoofdelijke stemming en met eene aanzienlijke meerderheid, verworpen.

Het volgende jaar, gedurende de bespreking van de ondervraging door den geachten heer Lepage gedaan omtrent den stand der zaak van de Centraalstatie te Brussel, werd de heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, geleid tot het uiteenzetten van de voordeelen welke de centrale halte de stad Brussel bijbrengt en van het overgroot belang voor de stad om, tot verwezenlijking van de halte, met den Staat overeen te komen. En hij besloot als volgt :

« De geachte heer Lepage verwijt mij dat ik Talleyrand's gedragsregel « den mensch is de taal gegeven om zijne gedachten te verbergen » toepas. Dat verwijt is onverdiend, en om U zulks met eens duidelijk te maken, wil ik zeggen al wat ik denk, en al wat ik zooeven zegde samenvatten in deze zeer duidelijke bewoordingen : de Centraalstatie zal er komen met de medewerking van de Stad Brussel, of zij zal er niet komen.

» Maakt U dan eens voorgoed dezer waarheid bewust, dat onze wederzijdsche belangen niet tegenstrijdig, wel integendeel gemeenschappelijk zijn, en dat zij met elkander moeten strooken, of zij worden noch van Stadswege, noch van Regeeringswege bevredigd.

» Sommige gelegenheden doen zich maar eenmaal voor. Deze werd sedert 1837 door de hoofdstad verwacht. Na tallooze pogingen, die de geachte heer Lepage schijnt te vergeten, is het mij gelukt de wetgevende macht ten gunste van het ontwerp te doen stemmen; ik heb er mij op toegelegd, al de voordeelen voor de Stad te doen uitschijnen, maar ik kan onmogelijk meer doen en ik kan haar niet verplichten die voordeelen te genieten : *Beneficium invito no datur*.

» Aan den tegenwoordigen toestand dient nochtans een einde gesteld en, mijns erachtens, is er maar een uitweg : volslagen overeenkomst tusschen de Stad Brussel en de Regeering.

» Ik heb gezegd. »

* * *

Die onderhandelingen, waarop de heer Minister Liebaert zoozeer gesteld was, dat akkoord tusschen de Stad Brussel en de Regeering, dat hij in het belang der beide partijen onmisbaar verklaarde, kwamen eindelijk tot stand en leidden tot de Overeenkomst van 7n April 1903, die door de Kamers werd goedgekeurd.

. . . . . .

Die overeenkomst werd op verschillende wijzen beoordeeld. Dat zij niet voordeelig voor de stad Brussel zou zijn, valt moeilijk vol te houden.

Ter Senaatsvergadering van 20e Augustus 1903, heeft de heer Wiener, Senator, die overeenkomst breedvoerig ontleed en verdedigd, en doen uitschijnen hoe voordeelig zij voor beide partijen, voor Brussel en voor den Staat, zal zijn.

. . . . . .

... Beweerd werd dat het ontwerp bij verrassing werd goedgekeurd; dat vooraf geen ernstige onderhandelingen daarover werden gevoerd.

Ter zitting van gisteren, toonde de geachte heer Hanrez zich nog strenger ten opzichte van de onderteekenaars der overeenkomst, daar hij zegde dat deze onderteekend werd met het mes op de keel...

De heer Hanrez. — Dat verwijt ik niet aan den Gemeenteraad van Brussel, wèl aan den Staat.

De heer Wiener. — Die onderbreking verheugt mij ten zeerste, want het dient wel erkend dat, in den Brusselschen Gemeenteraad, de overeenkomst ernstig werd besproken. Nu, ter vergadering van 23e April 1903 — een zeldzaam feit in het leven van een zoo belangrijken gemeenteraad — hebben liberale, clericale en socialistische leden eenparig die overeenkomst goedgekeurd...

De heer Hanrez. — Met het mes op de keel, zooals ik reeds zegde?

De heer Wiener. — Volslagen mis! Het mag niet gezegd, dat die geachte gemeenteraadsleden zich, volgens uwe uitdrukking, het mes op de keel lieten leggen, waar het de grootste belangen der hoofdstad gold. Feitelijk is uwe bewering volstrekt onjuist. De zaak werd grondig besproken, eerst door de vereenigde afdeelingen en, vervolgens, door den Raad, in openbare zitting.

Na die beraadslagingen, hebben de ernstige en vastberaden mannen van den Brusselschen Gemeenteraad eenparig de overeenkomst ten volle goedgekeurd en het College gelukgewenscht met den uitslag zijner langdurige en lastige onderhandelingen.

Ziedaar, wat de stad Brussel betreft.

De heer Hanrez zegt dat hij niets te verwijten heeft aan den Gemeenteraad van Brussel, maar wel aan den Staat. Rechtvaardigheid vooral! Deze overeenkomst heeft dit voor, dat zij voor beide partijen nuttig is. 't Is eene ware minnelijke schikking en, evenals alle dergelijke schikkingen, is zij de uitslag van wederzijdsche toegevingen door partijen gedaan om de zaak tot een goed einde te leiden voor al de betrokken belangen.

. . . . . .

In de u ter goedkeuring voorgelegde overeenkomst wordt rekening gehouden met de opmerkingen van de Stad; daarbij wordt de uitvoering van al de werken, zoowel van Stads- als van Staatswege, vergemakkelijkt.

. . . . . .

Ik zeg, Mijne Heeren, en dit gelde als antwoord tot den geachten heer Hanrez, dat wij tegenover eene overeenkomst staan, die ik, in sommige opzichten, eene model-overeenkomst noem, daar zij beide partijen bevredigt. Beide partijen stonden stil. De Stad verlangde eene wijk te veranderen, en verroerde zich niet, alhoewel die verandering zich opdrong, zooals ik het reeds aantoonde. Zijnerzijds verlangde de Staat eene verbinding tusschen de Noord- en de Zuidstatie aan te leggen, en hij deed geen stap vooruit.

Staat en Stad stonden halsstarrig tegenover elkander, en daar bleef het bij.

Niemand sloeg de handen aan het werk. Waarom? Omdat de Staat, als meester over de groote wegenis, zegde dat hij het recht had de door hem aangenomen richting op te dringen, en vooral omdat hij zijne werken niet wou beginnen nadat de Stad de hare aangevangen had.

Inderdaad, begon de Stad met hare onteigeningen, dan verkregen de goederen in die

wijk eene grootere waarde ten nadeele van den Staat, die aanzienlijke sommen hadde moeten betalen voor de eigendommen, die hij noodig had. Had de Staat de onteigening begonnen voor de Stad, zoo ware de waardeverhooging ten nadeele van de Stad geworden.

Toen werd die overeenkomst getroffen, die nuttig is voor beide partijen en vooral voor den Staat, die aldus voordeel trekt uit strooksgewijze onteigening waartoe, volgens de wet, de Stad alleen gerechtigd is.

Harerzijds wordt de Stad tegen alle risico gewaarborgd, iets wat de Staat har verschuldigd was. Inderdaad, de Stad verleent hare ernstige medewerking aan den Staat, en zij heeft, harerzijds, eene geheele wijk, die van de Kromme straat, gewijzigd zonder Staatstusschenkomst.

. . . . . .

Op die zelfde vergadering, zei de heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen, naar aanleiding van de overeenkomst :

. . . . . .

Bij de studie omtrent de verwezenlijking van de Centraalstatie, zijn wij, het geacht Hoofd van het Kabinet en ik, tot de overtuiging gekomen dat het zedelijk, bestuurlijk, onmogelijk was dat groot werk in het hartje der hoofdstad uit te voeren zoo wij niet t'akkoord waren met het Stadsbestuur. Ook toen de geachte heer Lepage mij, in Februari 1902, ondervroeg omtrent de vertraging in de uitvoering van het in 1900 gestemd ontwerp, antwoordde ik hem door de noodzakelijkheid van het akkoord aan te toonen.

Toen reeds, wees ik in breede trekken aan wat die overeenkomst moest zijn, en het verheugde mij dat de Stad Brussel de gegrondheid erkende van de redenen die haar door mijn geachten collega voor de Financiën en door mijzelf voorgelegd werden.

De geachte heer Hanrez zegt ons dat die overeenkomst gestemd werd met het mes op de keel.

De heer Hanrez. — Mag ik U er aan herinneren, Mijnheer de Minister, dat gij de oplossing met verbinding, die gij door het Parlement hebt doen goedkeuren, aan de Stad Brussel opgelegd hebt.

De heer Liebaert, Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen. — Met uw verlof : Van de wetgevende macht heb ik de stemming verkregen voor de Verbinding door het hartje der stad Brussel heen, maar de quaestie van de Centraalstatie bleef hangende, want de Verbinding kon tot stand komen zonder oponthoud in het centrum ; dan ware het werk zelfs gemakkelijker uit te voeren geweest en de Stad Brussel zou er grond bij bespaard hebben ; ook heb ik, bij de ondervraging vanwege den geachten heer Lepage, niet verheeld, dat de Centraalstatie er niet zou komen, indien de Stad Brussel zulks niet verlangde ; ik dreef het zelfs verder, en verklaarde duidelijk : de Centraalstatie zal er komen met de medewerking van de Stad Brussel, of zij zal er niet komen.

De Stad Brussel — en dit begrijp ik zeer goed — heeft zich rekenschap gegeven van het overgroot voordeel, dat zij zou trekken uit de oprichting, midden in de stad, van eene Centraalstatie, waaruit gestadig eene meinigte reizigers zich over de voornaamste straten der stad verspreidt, en zij toonde zich bereid om in onderhandelingen te treden. Deze hebben geleid tot een verdrag, dat uitgedrukt is in de overeenkomst van 7n April, die aan de Inleiding van de Begrooting toegevoegd is.

Volgens den geachten heer Hanrez, heeft de Stad Brussel ze gestemd met het mes op de keel. Dat is volslagen mis. Mijn geachte collega voor de Financiën en ik, wij hebben niet de gewoonte het mes te hanteeren en ten andere, vermeen ik niet dat de geachte heer De Mot en de geachte heer Leurs, met wie wij onderhandeld hebben, mannen zijn om ons zoo maar te laten begaan. In volle vrijheid werden de belangen van beide betrokken partijen besproken, en zonder eenigerlei dwang, zijn wij erin gelukt overeen te komen. Dat kon niet anders, om de reden, zoo duidelijk door den geachten heer Wiener uitgelegd : wij hadden allebei een even groot belang om overeen te komen.

De overeenkomst is goed, daar zij getroffen is zonder bijgedachte op winstbejag van den eene ten nadeele van den andere; zij is, in gelijke mate, voordeelig voor beide partijen, en zij voldoet dus aan het vereischte dat, volgens den heer Malou, voor alle overeenkomst onmisbaar is.

Ter vergadering van 31n Juli 1903, had de heer Lemonnier, volksvertegenwoordiger, reeds gezegd naar aanleiding van die overeenkomst :

Mijne Heeren, ik had het woord gevraagd om de tusschen den Staat en de Stad Brussel gesloten overeenkomst te verdedigen, maar aangezien zij door niemand aangevallen, dus in beginsel door iedereen aangenomen wordt, is het volstrekt nutteloos ze te verdedigen. Zij verdedigt zichzelve, hierdoor alleen, dat eenparig erkend wordt, dat de Verbinding tusschen Noord en Zuid dient aangelegd, en dat, nu ze aangelegd wordt, eene standplaats in het centrum der stad Brussel moet bestaan

Wij zullen verder zien hoe en waarom de achtbare heer Lemonnier van meening is veranderd, maar zijne beweegredenen zijn niet de onze, en het achtbare lid kan ons niet kwalijk nemen dat wij zijn getrouw gebleven aan onze meening die ook de zijne was in 1908.

*
* *

Ter Senaatsvergadering van 20n Augustus, had de heer graaf Goblet d'Alviella, senator, ook het ontwerp ondersteund :

. . . . . .

.... Vóór twee jaar, zoo zegde hij, kwam ik in deze vergadering op, niet tegen het denkbeeld eener Verbinding, maar tegen het ontwerp van de Regeering. Zooals ik het in den Senaat uitlegde, was mijn verzet vooral gegrond op deze twee beschouwingen : door het plan van Centraalstatie met dezer uitbreidingen, zou midden in de hoofdstad eene waardelooze wijk ontstaan en aan de Stad Brussel geen der vergoedingen toegekend worden, waarop zij aansprak had. In beide opzichten is voldoening gegeven daar de Zuid- en Noordstatie op hare tegenwoordige plaats blijven bestaan met hare tegenwoordige belangrijkheid, doordien de Centraalstatie verminderd is tot halte, ten slotte, door de tusschenkomst van de Regeering in de kosten voor de verandering van de wijk.

Stellig is die Verbinding wenschelijk, niet in het belang van Brussel of van de Brusselsche agglomeratie, maar in het belang van het algemeen. Waagt iedereen zijn leven telkens als hij in de thans zoo bekrompen Noordstatie den trein neemt, zoo hebben vooral de vreemdelingen, de lieden uit de provincie, er belang bij, recht door Brussel te kunnen trekken hetzij om van de eene naar de andere plaats des lands te reizen, hetzij om af te stappen midden in de neringdoende wijk. Nochtans, dank zij de aangenomen schikkingen, heeft Brussel er ook voordeel bij; derhalve zou ik niet gaarne eene overeenkomst afkeuren waarbij, zeldzaam genoeg, de Heer Minister t' akkoord is met hen, die de belangen der hoofdstad verdedigen, en die tevens eenparig goedgekeurd werd door alle in den gemeenteraad vertegenwoordigde partijen.

Den 4n Augustus 1908 zei de heer volksvertegenwoordiger Wauwermans, gemeenteraadslid te Brussel, in den loop van een interpellatie gericht tot den heer Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen :

. . . . . .

Wat de stad Brussel betreft, zal ik rechtuit en na rijpe overweging zeggen dat de middenstatie, in het hart van de stad, in de Putterijwijk aangelegd van aard is om de hoofdstad een bron van rijkdom en voorspoed te geven.

De heer Liebaert, *Minister van Financiën.* — Dat is klaar; men mag het zonder veel overweging bevestigen; ook drong de Stad Brussel aan om de middenstatie te hebben.

De heer Wauwermans. — Ik meen dat de Stad Brussel zich te dien aanzien erkentelijk jegens de regeering zal moeten toonen wegens het aanleggen van de middenstatie en de talrijke millioenen die op hare kosten op het grondgebied der hoofdstad zullen uitgegeven worden; maar die erkentelijkheid hangt af van eene voorwaarde : het is noodig dat de werken snel doorgezet worden en dat men gedaan make met het tasten en aarzelen : *bis dat qui cito dat.*

De Stad Brussel zal zich erkentelijk moeten toonen, daar zij, inplaats van vuile wijken bedekt met krotten die weinig belastingen opbrengen, in het centrum van de vervormde stad, waar noch monumenten noch herinneringen te bewaren waren, een wijk zal bezitten, voorzien van breede straten, breede lanen, een nieuwe wijk die veel hooger kan belast worden dan heden. Harerzijde zal zij zich offers op te leggen hebben. Moesten er te dien aanzien bezwaren ontstaan, zeker is het dat de ontvangst belangrijk genoeg wezen zal om die onaangenaamheden te doen vergeten, maar ik voeg erbij, op voorwaarde dat men snel en zonder aarzeling handele.

*
* *

In den loop der bespreking der Buitengewone Begrooting van 1908 drong de heer volksvertegenwoordiger Lemonnier, schepen der Openbare Werken te Brussel, nogmaals in de volgende bewoordingen aan, zich wendend tot den heer Minister van Spoorwegen :

Ik kom u vragen uwe ambtenaren aan te sporen de studie van de Verbinding Noord-Zuid te verhaasten, men heeft gezegd dat het een goede zaak is...

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Het is waar.

De heer Lemonnier. — ... maar indien gij het ontwerp slechts na vijftien jaren verwezenlijkt, had ik liever dat men er van afzag.

. . . . . .

De heer Lemonnier. — Ik zeg dat ik liever heb dat men van de Verbinding Noord-Zuid afziet, indien men ze slechts verwezenlijkt na tien of vijftien jaren, maar gelijk de zaken gaan, zal men over vijftien jaar nog niets gedaan hebben. Ik meen de tolk van de Brusselsche openbare meening te zijn door opnieuw aan te dringen opdat de Regeering de uitvoering van het ontwerp verhaaste.

In een onderbreking voegde de achtbare heer Lemonnier erbij :

« De Verbinding moet snel geschieden; het is een allerbelangrijkste zaak. »

*
* *

In 1908 vond de achtbare heer Lemonnier dus dat de Verbinding niet snel genoeg geschiedde. Heden vindt hij dat ze in het geheel niet moet geschieden. Hoe een dubbeltje toch rollen kan!

*
* *

In den loop van de bespreking van dezelfde Buitengewone Begrooting in den Senaat, verdedigde de heer senator De Mot, burgemeester van Brussel, het ontwerp van Verbinding en van het aanleggen eener Middenstatie op de volgende wijze :

... De achtbare Verslaggever van onze Commissie van de Buitengewone Begrooting herinnerde in de jongste zitting dat de meerderheid zijner Collega's de meening geuit had dat men van de Middenstatie moest afzien; hij voegde erbij dat de leden der Commissie

niet koppig zijn en dat, wilde de Burgemeester van Brussel hem bewijzen dat de hoofdstatie noodig is, zij van meening veranderen zouden. Waarom de Burgemeester van Brussel? De Minister van Spoorwegen was daar, maar de interpellatie is vleiend en ik antwoord er gaarne op.

Reeds in 1887 drukte de Gemeenteraad, op een motie van den achtbare heer Finet, de meening uit dat een middenstatie te Brussel onontbeerlijk is. Toen was er spraak van, ze in de Isabellastraat te maken.

In 1903 ontstond een overeenkomst tusschen de Stad en den Staat, overeenkomst die de vestiging van een middenstatie huldigde; zij werd bij *eenstemmigheid door den Gemeenteraad aangenomen. Dat is de meening van de hoofdstad.* Welke zijn er de redenen van? Zij werden bondig samengevat in een redevoering van onzen achtbaren collega, den heer Staatsminister Vandenpeereboom, toen hij Minister van Spoorwegen was.

Hij legde uit — en de Kamer deelde zijn zienswijze — dat de groote kopstations hinderlijk zijn en het bedrijf moeilijk, ja, bijna onmogelijk maken; want de treinen worden inderdaad verdubbeld, vermits elke trein in- en uitrijden moet.

De achtbare heer Vandenpeereboom zette uiteen dat men sedert vijf-en-twintig jaren aldoor de Noordstatie verruimd had ten nadeele van de gemeente Sint-Joost-ten-Noode en de Zuidstatie ten nadeele der gemeente Sint-Gillis. Hij zegde : over eenige jaren zullen de staties nog te klein zijn, daar het kopstatiën zijn. Er bestaat maar een middel om daarin te verhelpen : van de kopstatiën van Brussel doorrijstatiën maken door de Verbinding Noord-Zuid. Zoo zullen de treinen naar het Noorden gevormd worden te Vorst en zullen door de stad heen rijden en de treinen naar het Zuiden zullen in het Noorden gevormd worden en zullen eveneens langs de verbindingslijn rijden.

Velen deelden zijn meening, want een ringspoorbaan zou den toestand nog meer ingewikkeld maken. Er zijn noodzakelijkerwijze twee doorrijstatiën noodig in plaats van de kopstatiën.

De Verbinding onontbeerlijk zijnde, Mijne Heeren, is het dan aannemelijk dat Brussel in zijn gansche lengte door een spoorbaan... doorsneden wordt, zonder dat er een halte op die lijn zij. De hoofdstad zou dus de eenige gemeente van het land in dat geval zijn. Gij zult zeggen dat de spoorweg thans niet over zijn grondgebied komt. Goed, maar wanneer hij er door zal komen, zou het ongehoord zijn dat er geen statie was.

Dus, Mijne Heeren, Brussel heeft geen statie : het ware onaannemelijk dat wij er geene zouden hebben wanneer ons gebied door een spoorweg zou doorsneden zijn.

Ik zeg dat de middenstatie niet enkel praktisch noodzakelijk is voor het bedrijf, maar dat zij eveneens onontbeerlijk is voor de hoofdstad en voor het gansche land. (*Goedkeuring*).

Beter kan men de beweegredenen niet samenvatten die de Verbinding rechtvaardigen en de groote voordeelen die voor de stad ontstaan zullen uit het maken van een halte in het midden van de hoofdstad.

De eerste magistraat van de stad Brussel zou geene sterkere beweeggronden hebben kunnen aanvoeren, na het herhaald aandringen van den Gemeenteraad van 1836 af, aldus hernieuwend de werking vroeger gedreven door wijlen Jules Anspach, bevestigend de eenparige stemming in 1903 door den Gemeenteraad van Brussel uitgebracht ten gunste van het maken van eene centrale halte en bekronend de verklaringen in de beide Kamers afgelegd door de gezaghebbende mandatarissen van de hoofdstad; dat alles bewijst onwederlegbaar het groot belang dat de stad Brussel hecht aan de verwezenlijking van de Verbinding Noord-Zuid met halte in het centrum van de hoofdstad.

* * *

De heer Buls, die gedurende zoovele jaren aanhoudend strijd voerde voor de

schoonheid der stad, schreef in 1911 aan een der Brusselsche bladen die de Verbinding bestreed :

Het antwoord op uwe vragen is zeer eenvoudig :

1° Het is een fout voortdurend de verwezenlijking tegen te werken van de ontwerpen die door bevoegde specialisten zorgvuldig bestudeerd en door de Kamers en den Gemeenteraad aangenomen werden;

2° Ik deel volkomen de meening van de heeren de Broqueville, Vandenpeereboom en Coppieters en ik heb niets aan hun uitmuntende argumenten toe te voegen.

. . . . . .

* * *

In de laatste tijden, ter zitting van 1 Juni 1920, verkondigde de achtbare heer Lemonnier, die zijne gedachten van 1903 nog niet opgegeven had, volgenderwijze de voordeelen die voor de Stad Brussel zullen ontstaan uit het maken van een middenhalte in het hart van de hoofdstad :

Mijne Heeren, zoo de voordeelen van de Verbinding Noord-Zuid in verhouding zijn tot de belangrijkheid der debatten door die kwestie uitgelokt en tot het getal redevoeringen die zij verwekte, zal de Stad Brussel over de uitkomst tevreden zijn.

Wat mij betreft, het is de twaalfde maal dat ik in de Kamer het woord over deze kwestie neem. Het ontwerp van Verbinding Noord-Zuid was in de portefeuille van de verschillende ministers van Spoorwegen die elkaar sedert twintig jaren opvolgden. Na eenigen tijd waren al die ministers overtuigd en allen verklaarden zich voorstanders van het ontwerp. Ik veronderstel dat zij overtuigd werden door de welsprekendheid van den uitstekenden maker van het ontwerp en door de argumenten die hij deed gelden. Al die ministers zijn er naderhand in geslaagd hun zienswijze te doen deelen door de Kamers en deze drukte hare stellige meening uit in de dagorde van 15 Maart 1911.

Heden is de kwestie weer op het tapijt gebracht, daar de Middenafdeeling de meening uitte dat er geen reden was om de werken voort te zetten.

De heer Poullet, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — Zij sprak geen stellige meening uit.

De heer Lemonnier. — De achtbare heer Carton de Wiart stelt voor af te zien van de voorgestelde halte.

De heer Huysmans. — Daar was geen spraak van. *(Luidruchtige woordenwisselingen tusschen de heeren Lemonnier en Huysmans. Allerlei onderbrekingen.)*

De heer Poullet, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — Er is spraak van een doorrijstatie.

De heer Huysmans. — Maar zonder goederenstatie.

De heer Lemonnier. — Zoo de stad Brussel met den Staat de overeenkomst van 6 April 1903 sloot, is het omdat men haar de voordeelen deed inzien die zouden ontstaan uit een middenstatie, zoodanig dat wij in het schepencollege van Brussel — ik denk dat de heer Max mij niet logenstraffen zal — *meenen dat men de stad Brussel schadevergoeding verschuldigd is, moest men van de middenstatie afzien.*

De heer Van Hoegaerden. — Het is onmogelijk van een middenstatie af te zien.

De heer Lemonnier. — In dat geval zou de Staat de gekochte gronden aan de stad moeten afstaan.

De heer Huysmans. — Het denkbeeld van de middenstatie kwam van de stad Brussel.

De heer Lemonnier. — Wij waren van meening dat het in het belang der stad Brussel

lag; zijnerzijds deed het bestuur der Spoorwegen gelden dat de ontvangsten die het maken zou op de 2 1/2 kilometers der verbinding, ruim de gedane uitgave vergoeden zouden. Dat is het argument dat zooeven door den heer Poullet uiteengezet werd. Dat geldt voor de kwestie der uitgaven.

. . . . . .

Wat Brussel betreft werden de belangrijke vragen opgelost : er zal dus geen bespreking meer zijn en de Regeering mag verzekerd zijn van den goeden wil der hoofdstad. Het werk moet snel doorgezet worden : ik zeg het niet enkel als afgevaardigde van Brussel, maar als vertegenwoordiger van de gansche natie, wier belangen eischen dat men werken van dien aard niet zonder opbrengst late.

Heden schijnen de achtbare heeren Lemonnier en Max, in tegenstelling met de meeningen door hun uitstekende voorgangers uitgedrukt, zich niet meer tevreden te stellen met de groote voordeelen door de Regeering reeds aan hun stad toegestaan met het oog op de verwezenlijking van de Verbinding met middenstatie.

Hun overtuigingen hebben zich zoodanig gewijzigd dat zij het belang van het gansche land aan de slecht begrepen belangen der hoofdstad opofferen willen.

* * *

Wij waren van meening dat wij dit deel van onze nota een groote uitgebreidheid geven moesten. Het is van belang, te herinneren aan wat vroeger gebeurd is en aan alle leden der Wetgeving te bewijzen dat het ontwerp van Verbinding Noord-Zuid, goedgekeurd door alle bevoegde overheden en door alle belanghebbende besturen volledige voldoening geeft aan de noodwendigheden van het bedrijf van het spoorwegnet, aan de behoeften van de reizigers en aan het goed begrepen belang der stad Brussel.

Zooals de nota van 1909 zegt :

De rechtstreeksche verbinding der twee deelen van het net door de Brusselsche agglomeratie heen, is, inderdaad, we hebben het bewezen, de volledige definitieve oplossing van het vraagstuk.

Zij laat toe in de twee staties eenvoudige en methodische inrichtingen te maken, die ze op de hoogte brengen van de behoeften van het oogenblik en van de noodwendigheden in de toekomst, zelfs in de ruimste, optimistische vooruitzichten van de ontwikkeling van het verkeer.

Zij verzekert den samenhang van de groote lijnen die in de hoofdstad uitkomen, hun redematig en ekonomisch bedrijf door een treindienst die op de ruimste wijze aan de behoeften van het publiek beantwoordt en verzekert tevens de snelheid der betrekkingen tusschen de verschillende deelen van het land, tusschen de netten der naburige natiën.

Zij vereenvoudigt in ruime mate het bedrijf der eindstaties door het afschaffen der duur kostende en hinderlijke rangeeringen die heden noodig zijn.

Zij verschaft onschatbaar gemak aan de reizigers door den samenhang van het verkeer door de stad heen, waarbij het den reiziger mogelijk is de gunstigste plaats te kiezen om in en uit te stappen.

Zij geeft de geabonneerde werklieden het middel om een langen en vermoeienden gang door de stad heen te vermijden, om van de aankomststatie naar hun werk te gaan of omgekeerd.

Zij verzekert, ten slotte, de Stad Brussel voordeelen die door haar levendig gewenscht

worden en die ontstaan uit het maken van een reizigershalte die den voorspoed van het centrum der stad nog zal ontwikkelen en deze nieuwe geldmiddelen verschaffen zal voor het tot hooger waarde brengen van een wijk die thans zonder belang is en waarvan de inrichting, tot dusver altijd uitgesteld, zal geschieden, dank zij de tusschenkomst van den Staat, bijna zonder kosten voor de gemeentekas.

* * *

Al deze verklaringen ten gunste van de Verbinding, zich uitstrekkend over een tijdperk van nagenoeg een eeuw, komend van alle bevoegde en belanghebbende besturen, zijn zeker veelbeteekenend.

Wat stellen daar tegenover de Memorie van Toelichting en het Verslag der Middenafdeeling? Niets, mag men zeggen, want onder de argumenten, die zij aanbrengen, is er geen enkel dat niet sedert lang weerlegd werd.

Wij zullen een overzicht van de voornaamste geven; dat onderzoek zal ons besluit bevestigen.

HOOFDSTUK II

Het ontwerp betreffende het afzien van de Verbinding werd niet genoeg ingestudeerd.

Doch eerst zal het wellicht niet ongepast wezen de aandacht onzer collega's te vestigen op het hemelsbreed verschil dat er ligt tusschen den weg die werd gevolgd toen het erop aankwam de Verbinding te doen aannemen en dien, welke thans wordt gevolgd, nu het er om te doen is er van af te zien.

Wij hebben erop gewezen hoe nauwgezet de zaak bestudeerd werd vóór dat het ontwerp tot Verbinding werd ingediend.

Drie achtereenvolgende commissies onderzochten en bespraken dit ontwerp in al zijn bijzonderheden. Deze commissies bestonden uit de meest bevoegde ambtenaren van het Beheer.

Hun was opgedragen geweest het vraagstuk der verbeteringen, aan de spoorweginrichtingen in de Brusselsche omgeving toe te brengen, in zijn geheel te onderzoeken.

Om wel te doen uitschijnen in welken geest, met welke onafhankelijkheid, met welke nauwgezetheid de commissies zich van haar taak kweten, met welken taaien wil zij de beste oplossing betrachtten, verklaarde de heer de Broqueville in den Senaat, op de vergadering van 28 December 1910, onder meer :

> En wanneer men ons zegt dat deze commissies beraadslaagd hebben op bevel, zal ik u herinneren aan een zeer kenschetsende eigenaardigheid van de jongste commissie die tien langdurende vergaderingen hield. De heer Ramaeckers, algemeen secretaris en voorzitter van den Raad der Spoorwegen, had op zich genomen als afbreker van het aangenomen ontwerp op te treden en er al de opwerpingen tegen aan te voeren die zijn groote bevoegdheid, zijn groot vernuft hem konden ingeven. Het was een echt rekwisitorium, waarbij het ontwerp van den heer hoofdingenieur Bruneel, punt voor punt, werd uitge-

pluisd. Indien al de makers van andere plannen bijeen waren geweest, zouden zij nog meer grondigere tegenwerpingen dan die van den heer Ramaeckers kunnen aanvoeren hebben.

En de uitslag was dat al de leden der commissie, ook de heer Ramaeckers, met eenparige stemmen bevestigend antwoordden op de dertig gestelde vragen.

En dat juist omdat de heer hoofdingenieur Bruneel zelf zegevierend op elk der tegenwerpingen had geantwoord. Hij had zoo wel zijn woord gedaan dat allen ertoe genoopt waren te erkennen dat het antwoord bepaald beslissend was.

Ik zal niet spreken over de verschillende beschouwde ontwerpen, want zulks ware den Senaat een kostbaren tijd doen verliezen. Doch ik stel er prijs op te verklaren dat het vraagstuk op grondige, onafhankelijke en vrije wijze werd bestudeerd. En het zijn deze studiën die ons er toe gebracht hebben het ontwerp in te dienen dat thans opnieuw in het midden wordt gebracht.

*
* *

Het schijnt niet dat iets dergelijks gedaan is geweest wat het voorstel betreft dat ons heden wordt voorgelegd, namelijk het opgeven van het plan der Verbinding.

De Minister van Spoorwegen heeft de leiding van het Departement overgenomen op 20 November 1920 en reeds op 22 December daaropvolgende, kondigde hij aan, bij een onderbreking, dat hij naar het beste middel zocht « om er mede gedaan te maken ».

Na het verzet dat aanstonds werd aangeteekend en op een vraag van den heer Helleputte, heeft hij verklaard dat hij hiermede bedoelde : « Zullen de werken der Verbinding voortgezet of zullen zij opgegeven worden? Ziedaar de vraag. Ik antwoord dat de Regeering de oplossing zocht die het voordeeligste is voor den Staat : voortzetten of opgeven. Wanneer het vraagstuk heelemaal en grondig zal ingestudeerd zijn, zullen wij het voor de Kamer brengen die uitspraak zal moeten doen. »

Doch de Minister neme het ons niet kwalijk te zeggen, zonder daar verder op in te gaan, dat deze uitlegging niemand heeft bevredigd en onze collega's waren van dien oogenblik af overtuigd dat de Verbinding veroordeeld was.

Wat ons zulks nog meer doet gelooven is : dat, *minder dan twee maand daarna*, verschillende dagbladen uit de hoofdstad in verschillende bewoordingen wisten te vertellen dat de teerling geworpen was, dat de Verbinding niet zou geschieden; dat men van hoogerhand van de Verbinding afzag, dat de stad Brussel al met de Regeering in onderhandeling was betreffende de voorwaarden waartegen zij zou verzaken aan de voordeelen die haar werden toegekend.

Men duidde reeds de hoofdpunten aan van de overeenkomst die ons thans is voorgelegd.

De onderhandelingen, zegde men, waren reeds ver gevorderd.

Op 7 Maart, op een vergadering van den gemeenteraad van Brussel vertolkte een raadslid de algemeene vreugde waarmede, naar hij zegde, de Brusselsche bevolking het afzien van de Verbinding en het benuttigen van de onteigende gronden tot het aanleggen van een grooten boulevard, had vernomen.

En de schepen van Openbare Werken stelde inderdaad voor de onteigende gronden te bestemmen *tot aanlegging van een grooten boulevard gaande van aan de Kruidtuinlaan tot aan de Zuidstatie*, ontwerp sinds lang door het gemeente-

bestuur bestudeerd en dat de heer Max, op 1 Juni 1920, ter Kamer, met deze bewoordingen had aangekondigd :

In 1915 reeds, schreef ik van uit de vesting van Glatz aan den hoofdingenieur der stad Brussel om hem te verzoeken, naar de wenken die ik hem gaf voor de benuttiging der onteigende gronden, een ontwerp klaar te maken dat dienen kan om onmiddellijk dat van het Ministerie van Spoorwegen te vervangen, in de onderstelling dat hiervan zou moeten worden afgezien. Mijn zeer bevoegde collega, de heer schepen Lemonnier, is bezield geweest met dezelfde voorgevoelens en dezelfde bezorgdheden.

Op zijn initiatief en onder zijn vernuftige leiding hebben de diensten van het gemeentebestuur plannen opgemaakt die ons, desgevorderd, voor elke voorloopige regeling zullen behoeden.

Wij hebben eraan herinnerd dat van af Juni 1921 in de pers werd aangekondigd dat de heeren Neujean, Max en Lemonnier een onderhoud hadden gehad, en dat hun besluit was dat er van het ontwerp der Verbinding Noord-Zuid diende afgezien.

In de door den Minister aangekondigde studie en die, naar zijn zeggen, volledig en grondig zijn moest, had hij dus geen enkelen der maatregelen getroffen waartoe zijn voorgangers hun toevlucht hadden genomen om aan deze studie de onpartijdigheid, de onafhankelijkheid, de bevoegdheid en het gezag te waarborgen welke de werkzaamheden kenmerkten van de drie commissies door hen ingesteld om ze over de te nemen besluiten voor te lichten.

Wij gelooven niet dat er om het even welke commissie onder de leiding van de verantwoordelijke hoofden van het Beheer van Spoorwegen werd samengesteld.

De adviezen der vorige commissies, vrucht van langdurige beraadslagingen op de tien vergaderingen van Juni, Juli en Augustus 1901, zijn opgeteekend in de omstandige processen-verbaal waarvan de verantwoordelijkheid heelemaal op hun leden berust. Zij hebben tot grondslag gediend bij het opstellen van de zoo sterk gedocumenteerde nota van 1909.

Terwijl de toenmalige ministers geacht hebben aan het Parlement deze, in zake openbare werken, buitengewone waarborgen te moeten verstrekken, heeft de huidige minister gemeend dat de enkele bloote verklaringen van de Memorie van Toelichting volstonden om beslissingen, achttien maal, door de Kamer, ten voordeele van de Verbinding genomen, eenvoudig weg te cijferen.

Een dusdanige onafgebroken eenheid van zienswijze vanwege het Parlement, een zoo lange reeks van eensluidende beslissingen, schenen nochtans beter in aanmerking te mogen komen.

In den Senaat heeft men van den minister geëischt dat hij de schriftelijke adviezen overleggen zou van de ambtenaren die hij geacht had te moeten raadplegen. Wij denken niet dat aan dien wensch voldoening werd geschonken.

Bij ons weten, is er geen spraak geweest van een ambtelijke raadpleging van het Beheer van Spoorwegen, van een regelmatig aangestelde commissie waarvan de samenstelling, wat de bevoegdheid en de volkomen onafhankelijkheid harer leden betrof, boven alle betwisting stond.

Er is inzonderheid geen kwestie geweest van debatten op tegenspraak waar,

zooals in de vorige commissies, al de meeningen mochten vooropgezet worden, al de argumenten grondig onderzocht en breedvoerig besproken werden. Er is geen spraak geweest van processen-verbaal waarin de meeningen, de argumenten, de oplossingen, door de bevoegde ambtenaren uiteengezet, omstandig werden opgenomen. Er is geen spraak geweest van de hoofdelijke stemmingen in de processen-verbaal aangeteekend, kortom van al de waarborgen die men eischen moet van een beraadslaging waaraan zulke zware verantwoordelijkheid is verbonden.

Erger nog, iets dat alle gedacht te buiten gaat, de uitstekende ingenieur Bruneel, die het ontwerp der Verbinding heeft opgemaakt, heeft zelfs, indien wij het goed voor hebben, de gelegenheid niet gehad op de tegenwerpingen te antwoorden van hen die het opgeven der werken voorstonden.

Het is hoogst belangwekkend hier, tot voorlichting der Kamer, twee vragen over te drukken die door den heer Liebaert, senator, werden gesteld en waarop er slechts op heel onvoldoende wijze werd geantwoord :

Vraag waarop niet geantwoord werd binnen den tijd bepaald door het reglement. (Art. 35 van het reglement van den Senaat).

Vraag nr 65, van den heer Liebaert, 29 Maart 1922 :

In den loop van de bespreking waartoe ik het vorig jaar aanleiding gaf in den Senaat ten voordeele van de Noord-Zuid Verbinding, heeft de achtbare heer Bauwens, op 3 Augustus, gewezen op een advies van den exploitatiedienst welke zich vijandig zou verklaard hebben aan dit ontwerp van groot nationaal nut waarvan de uitvoering al de plaatsen van het net aanbelangt.

In den loop van dezelfde vergadering heb ik, op mijne heurt, mededeeling gevraagd van dit advies en ik heb nota genomen van de instemming van den Minister van Spoorwegen.

De Minister gelieve mij deze studie ter inzage te geven die de redenen uiteenzet aangehaald tegen de uitvoering van de Noord-Zuid Verbinding, die met overtuiging achtereenvolgens door zeven Ministers van Spoorwegen van 1899 tot 1921 werd verdedigd, en die werd voorgestaan door de meest uitstekende technici der spoorwegen, in overleg met den dienst van weg en werken, trekdienst en materieel, exploitatiedienst, en bij eenparigheid door de leden van den Hoogeren Raad voor de spoorwegen.

Daar de vraag onbeantwoord bleef, drong de achtbare senator aan.

Vraag nr 99 van den heer Liebaert, 17 Mei 1922 :

Op 29 Maart vroeg ik den Minister van Spoorwegen mij eene studie mede te deelen van den exploitatiedienst tegen de uitvoering van de Noord-Zuid Verbinding.

Het bijblad van vragen en antwoorden van 4 April bevatte mijne vraag niet.

Als gevolg op een klacht, verscheen de vraag in het bijblad van 11 April, maar er werd niet op geantwoord.

Op 22 April ontving ik, in stede van een antwoord in de « Handelingen », een brief van den Minister met eene verklaring afgelegd door den ambtenaar, die aan het hoofd van den exploitatiedienst staat, tijdens eene conferentie op 14 Januari 1919.

Deze verklaring, die den heer Poullet, Minister van Spoorwegen, niet belette een jaar

later, in den Senaat op 4 Augustus 1920, de uitvoering van de Noord-Zuid Verbinding te bepleiten met « de vurigheid eener diepe overtuiging », luidde als volgt :

« De heer Hanrez betoogt dat wanneer hun de plans werden voorgelegd, het vraagstuk van de exploitatie der Verbinding nog niet gesteld was.

Buitendien werden noch de heer De Wenkstern, bestuurder van den exploitatiedienst der groep Brussel-Noord, noch de heer Groenen, statieoverste van Brussel-Noord, ooit geraadpleegd over deze wijze van exploitatie.

Wanneer de heer Hanrez den heer Tondelier opvolgde als beheerder der exploitatie, was er geen uitspraak gedaan namelijk over de vraag te weten of men de Verbinding elektrisch zou exploiteeren, of men wagens zou bijvoegen of wegnemen in de kopstatiën van Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

De heer Hanrez is volstrekt niet overtuigd dat de rangeeringen in den nieuwen toestand geen tijdverlies en vertraging zullen voor gevolg hebben.

Zoo de werken der Verbinding niet waren aangevangen en zoo het vraagstuk andermaal gesteld was, zou de heer Hanrez, enkel met het oog op de exploitatie, antwoorden dat zij niet noodig is.

In den tegenwoordigen toestand van Brussel-Noord, van de hulpstatie der Groendreef, van Brussel-Zuid die ontlast in door het overbrengen van het goederenperk naar het Klein-Eiland, zou de heer Hanrez kunnen voorzien in al de behoeften van de exploitatie. Hij is het daarover eens met zijne medewerkers bij het bestuur der exploitatie. »

Ik verzoek den Minister :

1° Mij te zeggen waarom zijn antwoord in dezen vorm niet werd ingelascht in het bijblad?

Waarom die vertraging en die geheimzinnigheid?

2° Mij te zeggen of het Hooger bestuurscomiteit der spoorwegen geroepen werd om te beraadslagen over deze verklaring waarvan de aflegger, wijl hij niet ingelicht is over de wijze van rangeering op de sporen der Verbinding, slechts een toevallig oordeel velt onder voorbehoud, zonder redeneering, noch documentatie en van zuiver hypothetischen aard?

Zoo ja, wat was het besluit van het Hooger Comiteit?

Zoo neen, gelieve de Minister te zeggen of hij enkel van deze verklaring uitgaat om een ontwerp te veroordeelen dat al de plaatsen aanbelangt die door het net worden bediend en wiens technische hoogdringendheid, meermaals door de wetgeving erkend, zonneklaar bewezen werd door een langdurig en grondig onderzoek door de meest uitstekende technici van den spoorweg?

Antwoord.

Op 14 Januari 1919, riep Minister Renkin den Beheerraad der spoorwegen bijeen om na te gaan of, gelet op den toestand, de Noord-Zuid Verbinding diende voortgezet.

Op deze vergadering legde de beheerder der exploitatie onder meer de aangehaalde verklaring af.

De bespreking die daarop volgde liep op geen beslissing uit, daar Minister Renkin beslist had, op het einde der vergadering, de zaak in beraad te houden.

Mijne meening over dit vraagstuk steunt niet alleen op bedoelde verklaring, maar ook op feitelijke vaststellingen namelijk hierop dat de toestand van 1900, grondig gewijzigd is ook volgens de technici.

* * *

Merken wij aan dat het zoo korte antwoord van den Minister geen bevredigende opheldering geeft op de zoo uitdrukkelijke vraag van den heer Liebaert : « Werd het Hooger Bestuurscomiteit geroepen om te beraadslagen over de verklaring van den heer Hanrez? ».

En vermits men beweerd heeft munt te slaan uit deze verklaring welke de heer Liebaert terecht « toevallig, onder voorbehoud, zonder redeneering noch documentatie en van zuiver hypothetischen aard » noemt, zal men het ons niet kwalijk kunnen nemen hier aan te stippen — want het is algemeen bekend — dat twee leden van den Beheerraad, die deel hadden uitgemaakt van de beide Commissies voor de studie der Verbinding ingesteld en het betwiste vraagstuk grondig kenden, de verklaringen van den heer beheerder Hanrez dadelijk zegevierend weerlegden.

Na bevestigd te hebben dat meer dan ooit het eenparig advies dezer Commissies aan den toestand beantwoordde, hebben zij doen aanmerken dat indien de heeren Hanrez, De Wenckstern en Groenen over het vraagstuk der exploitatie niet werden geraadpleegd, zulks is, omdat op het oogenblik waarop de kwesties van beginsel werden besproken en opgelost, zij de bediening niet bekleedden die hen aanwezen om van de ingestelde Commissies deel uit te maken. De heer Hanrez werd eerst jaren nadat de algemeene studiën geëindigd waren als Beheerder van den Exploitatiedienst aangesteld en de twee Beheerders van den Dienst waartoe hij in 1897 en 1901 behoorde, maakten deel uit van de beide Commissies die geroepen waren om te beraadslagen.

Het is alzoo dat de vier voorgangers van den heer Hanrez aan het hoofd van den exploitatiedienst, de heeren Ramaekers, Van Mierlo, Garnit en Tondelier deel uitmaakten van elk dezer Commissies terzelfdertijd als hun eerste adjuncten en dienstbestuurders der groepen Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Allen hebben met hun collega's eenparig het aangenomen ontwerp goedgekeurd.

De vier namen die wij zooeven aanhaalden zijn volstrekte waarborgen van hooge bevoegdheid en onpartijdigheid.

En hoe onderstellen dat de zoo uitstekende voorgangers van den heer Hanrez zoo stellig uitspraak zouden gedaan hebben zonder dat de vraag, hoe men de Verbinding zou exploiteeren, gesteld zou geweest zijn? Zulks is onwaarschijnlijk en onjuist want dit vraagstuk werd van alle standpunten uit onderzocht, langdurig besproken en opgelost.

De heeren De Wenckstern en Groenen werden eerst veel later benoemd tot de respectievelijke bedieningen van dienstbestuurder van de groep Brussel-Noord en van statieoverste te Brussel-Noord.

Voegen wij hieraan toe dat geen enkel der groote hoofden van den exploitatiedienst ooit geacht heeft zich bij de besprekingen der Commissies te moeten beroepen op de onmiddellijke medewerking van een statieoverste, daar de op te lossen vraagstukken van algemeenen aard tot de bevoegdheid behooren van de hoofden van Beheer en van de Diensthoofden.

Het antwoord aan den heer Liebaert zou er dus veel bij gewonnen hebben, ware de aanhaling uit het proces-verbaal van 14 Januari 1919 volledíger geweest.

* * *

De Minister zegde nog :

» De bespreking die daarop volgde liep op geen beslissing uit, daar Minister Renkin beslist had, op het einde der vergadering, de zaak in beraad te houden ».

Hier nogmaals hebben de ambtenaren die den Minister gedocumenteerd hebben, hem niet genoegzaam voorgelicht. Als men dit antwoord leest, moet men eruit besluiten dat het onderzoek hetwelk plaats had op de vergadering van den Beheerraad alleszins langen tijd zonder gevolg is gebleven en zelfs dat de toenmalige Minister zijn meening niet heeft geuit wat de opmerkingen van den heer Hanrez betreft.

Het omgekeerde echter is waar, want reeds op 27 Januari, slechts 13 dagen later dus, liet Minister Renkin aan den Burgemeester van Brussel weten dat hij beslist had de werken voort te zetten, en op 25 Maart 1919, bevestigde de heer Renkin hem dat onderrichtingen waren gegeven om de werken der Verbinding zoodra mogelijk te hervatten en krachtdadig door te drijven (zie verklaringen van den heer Max ter Kamervergadering van 1 Juni 1920).

Doch hoe voorbehouden, hoe omzichtig het antwoord van den Minister ook weze, toch mag men naar aanleiding daarvan bevestigen dat hij, in strijd met zijn voorgangers — om de voorstellen van zijn acht voorgangers uit den weg te ruimen, om aan de beide Kamers de nietigverklaring hunner twintigmaal bekrachtigde beslissingen voor te stellen — niet noodig geacht heeft het advies in te winnen van een Commissie bestaande zooals de vorige uit den Bestuurraad der Spoorwegen waaraan andere door hun toestand, door hun studiën zelf inzonderheid bevoegde ambtenaren zouden toegevoegd worden.

En het is dat, het is dit gebrek aan onderzoek wat de houding van den Minister in zijn waar daglicht stelt.

* * *

Misschien heeft hij ingezien dat, daar zijn gedacht, zijn beslissing zelf, mag men zeggen, van iedereen was gekend, een Commissie bestaande uit ambtenaren, niet al de noodige onafhankelijkheid zou gehad hebben om in volle vrijheid van meening te beraadslagen, om het vraagstuk te onderzoeken van alle, desnoods zelfs nieuwe standpunten uit, om uitspraak te doen gelijk de vroegere, zonder vooringenomenheid, in volle onafhankelijkheid en om aan hun advies het gezag te geven van hun loutere bevoegdheid, waarbij elke andere bezorgdheid buiten het betrachten van de beste oplossing in technisch opzicht zou uitgesloten wezen.

Indien hij zelfs gemeend heeft zich te moeten doen voorlichten door eenige ambtenaren, misschien uitgekozen wegens de meening die zij koesterden of die men hun voorschreef, mag men alleszins bevestigen dat hun advies, tot nog toe steeds niet gekend, bepaald het gezag mist dat de onpartijdigheid der leden, de vrije bespreking in den schoot der Commissies, de tegenstrijdige en ingewikkelde besprekingen zorgvuldig en breedvoerig in lange processen-verbaal opgeteekend en ten slotte de hoofdelijke stemmingen die elkeen bepaald aansprakelijk maakte, aan de leden der vroegere Commissies gaven.

* * *

Wij hebben dus het recht te zeggen dat de Minister eenvoudig zijn eigen meening vooropzet, tegen de meeningen in van de acht vroegere Ministers die

hun opvatting, hun overtuiging gesteund hebben op den uitslag der rijp en langdurig overwogen en rijk gedocumenteerde studiën van gekende, bevoegde, verantwoordelijke ambtenaren.

Indien wij het niet mis voor hebben zal de Minister het voorzeker ter harte nemen de processen-verbaal der besprekingen, of toch alleszins, en dat zal voorzeker van minder gezag zijn, de schriftelijke adviezen over te leggen van de ambtenaren die hij inzonderheid geraadpleegd heeft om zijn beslissing te staven. Dit doende, zal hij enkel beantwoorden aan den wensch die reeds door de leden van den Senaat werd geopperd.

* * *

Gansch de Memorie van Toelichting draagt het merk van de ontoereikendheid dezer studie, van het gebrek aan een ernstig onderzoek der op te lossen vraagstukken en van de verplichting, waarin de Minister verkeerde, zijn toevlucht te nemen tot spitsvondigheden en zich te bepalen bij met de feiten in strijd zijnde verklaringen om zijn onverdedigbare stelling te staven.

Zulks zal klaar blijken uit het onderzoek der geopperde bezwaren.

HOOFDSTUK III

Bezwaren in de Memorie van Toelichting tegen de Verbinding geopperd.

De aanvang der Memorie luidt als volgt :

Het ontwerp tot verbinding van de Noordstatie met de Zuidstatie, werd opgevat in een tijd, dat beide statiën onderscheidenlijk slechts over acht en elf kaaisporen beschikten en niet meer beantwoordden aan de vereischten van een aangroeiend verkeer. Het doel was in de ontoereikendheid van bedoelde statiën te voorzien en niet, zooals sommigen meenen, het Noordelijk met het Zuidelijk gedeelte van het net te verbinden, nog minder een centraalstatie op te richten.

Zoo de Noord- en Zuidstatiën niet, reeds vóór 1900, ontoereikend erkend waren, zou niemand, verklaarde de heer Helleputte in 1903, eraan gedacht hebben de voorgestelde verbinding te verwezenlijken.

De heer minister Liebaert, drukte dezelfde meening uit op de vergadering van den Senaat van 21 Augustus 1903 : « Het voornaamste in het ontwerp is de ontlasting der Brusselsche statiën. »

Het doel van deze aanhaling springt in 't oog. De Memorie wil doen gelooven dat de heeren Helleputte en Liebaert allebei voorstanders van de Verbinding, gewezen Ministers van Spoorwegen, enkel op het oog hebben gehad de uitbating der Noord- en Zuidstaties te vergemakkelijken.

Zij tracht daarna te bewijzen dat deze staties volstaan mits eenige weinig belangrijke verbeteringswerken.

En het besluit vloeit er natuurlijk uit voort : de Verbinding is onnoodig.

Het is eenvoudig kleinzielig en niets toont beter aan dat de zaak slecht is, dan de armzaligheid, de kinderachtigheid van de bewijsvoering waarmede men ze tracht te verdedigen.

* * *

Gewoonlijk worden slechts wijzigingen voorgesteld om een bestaanden toestand te verbeteren. Men wijzigt niet om het genoegen te wijzigen. Dat is natuurlijk de beteekenis van de verklaringen der heeren Liebaert en Helleputte.

Maar er is vermetelheid toe noodig om er uit af te leiden dat die twee achtbare leden er niet aan dachten het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van het net te verbinden.

Al hunne verklaringen bewijzen het tegendeel en men vraagt zich af hoe de Memorie van Toelichting het waagt, de meening der lezers op dat punt te willen misleiden.

* * *

De heer Minister Liebaert zegde in de zitting der Kamer op 22 Mei 1901 :

Het is, Mijne Heeren, men mag het zeggen, een algemeene wet, een wet van vooruitgang waartegen we ons ten onrechte verzetten zouden. De eerste spoorwegen in den omtrek der groote steden werden aangelegd met eindstaties, daarna zijn gekomen de verbindingen per net rondom de steden, de ringlijnen, vervolgens, ten gevolge van de menigvuldige rangeeringen vereischt door het verkeer op die ringlijnen met de kopstaties, is men gekomen tot de rechtstreeksche verbindingen.

Ons ontwerp is dus op de hoogte van den vooruitgang; het draagt de moderne kenmerken.

In de zitting van 11 Februari 1902 drong de heer minister Liebaert nog aan in denzelfden zin :

Daartoe volstaat het de leidende gedachte te herinneren en ik kan het zeer bondig doen, want dit is de vijfde of de zesde redevoering die ik uitspreek naar aanleiding van die zoo wenschelijke aanvullig van ons nationaal spoorwegnet : de Verbinding Noord-Zuid.

De gewoonte verblindt ons en belet ons te zien wat er gebrekkigs en betreurlijk primitiefs is in de verbreking van het verband dat in het hart zelf van ons spoorwegnet bestaat.

Kan men zich voorstellen dat een spoorweglijn in het openveld of nabij een kleine stad plots ophoudt, zoodat de reizigers verplicht zijn af te stappen en 3 kilometer ver te loopen om naar de voortzetting van de lijn te gaan en er den trein te nemen?

Neen, waarlijk niet!

Zulk plan is zoo strijdig met het gezond verstand en de eenvoudige regels van den bouw der spoorwegen, dat, moest men om de twee vakken te verbinden, een berg doorgraven, door rotsen heen houwen, moeilijke en duur kostende kunstwerken maken, er slechts een stem zou opgaan om er de noodzakelijkheid van te eischen; die leemte, zou men zeggen, moet kost wat kost verdwijnen; de samenhang van den spoorweg is een hoofdvereischte.

Die zoo eenvoudige opvatting dient te Brussel verwezenlijkt te worden en zij wordt enkel ingewikkeld, doordat men door de hoofdstad heen moet.

Ik zeg ingewikkeld, maar we moeten elkaar goed verstaan, want het maken der Verbinding staat geen technische moeilijkheid in den weg; dat is heden bewezen. Er bestaan enkel bestuursmoeilijkheden.

Het is waar — en ik lees die bedenking in den glimlach van den achtbaren heer Helle-

putte — dat de bestuursmoeilijkheden dikwijls de meest geduchte zijn, want zij hangen af van den uiteenloopenden wil der menschen en, in tegenstelling met de stoffelijke moeilijkheden, ontsnappen zij aan de kunst van den ingenieur. Die eenvoudige uiteenzetting van de leidende gedachte van het ontwerp volstaat om te laten uitkomen dat het doel, ten minste toch het hoofddoel niet is, zooals men te dijkwijls denkt, een middenstatie aan te leggen, maar de verbinding van lijnen te maken die van den aanvang af hadden moeten aaneensluiten.

Die twee aanhalingen van 22 Mei 1901 en van 11 Februari 1902, bewijzen klaar dat de leidende gedachte van den heer Minister Liebaert, toen hij de Verbinding verdedigde, wel was de rechtstreeksche verbinding, de *aaneensluiting der lijnen die van den aanvang af hadden moeten samenhangen.*

In de zitting van 4 Augustus 1908 drukte de heer Helleputte, toenmaals Minister van Spoorwegen, die de nota van 1909 indiende, zich uit als volgt :

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Ik herinner mij den tijd, toen men de Verbinding bekampte, want, zegde men, het was de hoofdstad ontsieren, men richtte het verwijt er tegen dat het plan niet « prachtig » genoeg was.

Mijne Heeren, indien ooit een ontwerp een karakter van openbaar nut — ik durf zeggen van openbare noodzakelijkheid opleverde — is het wel het ontwerp dat ons bezighoudt.

Sedert acht jaren overigens heb ik de eer die meening staande te houden. De eerste maal was het bij de bespreking van de Buitengewone Begrooting van 1900. Ik was toen lid van de zesde afdeeling en ik werd niet tot verslaggever benoemd, juist omdat de afdeeling, in strijd met mijn meening, zich tegen het ontwerp uitsprak. De Middenafdeeling gaf mij nochtans gelijk ; zij sprak zich bij meerderheid voor de Verbinding uit en de Kamer ook.

Ik bleef onveranderlijk trouw aan de meening die ik toen verdedigde : ik zeg dat men de Verbinding Noord-Zuid verwezenlijken moet. Men moet het doen, wil men de geregeldheid en zelfs de veiligheid van het verkeer op ons net niet in gevaar brengen. Dat is de gansche kwestie. Daarom heeft de provincie, wat de heer Wauwermans er ook van zegde, en ook de heer Woeste wellicht met een andere bedoeling dan de heer Wauwermans, het grootste belang bij de uitvoering van de Verbinding Noord-Zuid.

Op ons net is er geen enkele sectie die zulk groot belang heeft ten opzichte van de regelmatigheid van het verkeer. Van de wijze waarop de dingen in Brussel gebeuren — dat het eindpunt van al onze lijnen is — hangt onvermijdelijk de regelmatigheid van den loop der treinen op alle lijnen af. Indien er te Brussel een belemmering ontstaat, heeft die invloed op alle punten van het net, zelfs op die welke het meest verwijderd van de hoofdstad zijn. Dat ondervonden wij eenige jaren geleden.

De toestand van de Noordstatie was zoodanig dat het verkeer onmogelijk werd ; de treinen ondergingen op punten, ver van de hoofdstad gelegen, vertragingen van soms vele uren. Men zou zich in de Vereenigde Staten gewaand hebben.

De heer Fléchet. — De vertragingen waren algemeen en overal dezelfde.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Juist. Die toestand was te wijten aan de onvoldoendheid der inrichtingen van de Noordstatie te Brussel.

Wat moet men doen om te beletten dat die toestand zich in de toekomst nog voordoet ? Er bestaat slechts een middel : de Noordstatie en de Zuidstatie verbinden.

De heer Van der Linden. — Langs waar en hoe? Dat is de vraag.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — Inderdaad, maar daar wij het eens zijn over de noodzakelijkheid van de Verbinding, hoop ik U te bewijzen dat de rechtstreeksche verbinding de beste oplossing is. Ik zeg dus dat men de Noordstatie et de Zuidstatie verbinden moet of met andere woorden dat men die twee kopstaties in doorrijstaties veranderen moet. Daarover zijn wij het eens, meen ik.

De heer Daens. — Al de Aalstenaars vragen dat.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — Zeker en zij hebben wel gelijk.

De heer Daens. — Maar de heer Woeste weet er niets van.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — De kopstaties, ik zei het in het verslag over de Buitengewone Begrooting van 1903, hebben een enkel voordeel; zij vergemakkelijken het in- en uitstappen der reizigers. Daarbuiten leveren zij enkel bezwaren op. Tot staving van die meening zal ik enkel wijzen op het wel bekend voorbeeld van de hoofdstatie te Antwerpen. Was het te herdoen, zeker zou men te Antwerpen geen kopstatie meer maken, maar een doorrijstatie.

Men moet dus de Brusselsche staties hervormen; men moet ze verbinden.

En in de zitting van 21 Augustus 1908 drong hij aan in de volgende bewoordingen :

Wat men in de provincie wil, is dat men nuttige werken uitvoert. Men heeft gelijk. Nu, de Verbinding Noord-Zuid is — ik herhaal het — nuttiger en noodzakelijker voor de bewoners der provincie dan voor die van de hoofdstad.

Voor een Brusselaar komt het er weinig op aan of hij in Brussel-Noord of in Brussel-Zuid den trein nemen moet, maar voor den reiziger uit de provincie is het heel anders; het is hem niet aangenaam, wanneer hij in de Noordstatie aankomt, te moeten uitstappen, door de stad heen te loopen of per tram te rijden met al zijn pakken.

Er bestaat een verbreking van het verband tusschen de twee belangrijkste deelen van ons net. Is het niet dringend die te doen verdwijnen ten bate van alle reizigers, in het belang van de regelmatigheid en de veiligheid van den dienst.

De kwestie van het maken van een middenstatie is slechts een gevolg, en niet de reden van de Verbinding Noord-Zuid.

Men mag het niet uit het oog verliezen, men maakt de Verbinding niet om de middenstatie te maken; deze wordt voorzien, door dat men de Verbinding uitvoeren moet.

Ik meen, Mijne Heeren, mijne uitleggingen over de noodzakelijkheid der Verbinding daarbij te kunnen beperken.

Hoe is het mogelijk dat men tegenover zulke verklaringen thans in de Memorie van Toelichting kan schrijven dat het doel niet was, het noordelijk en het zuidelijk net te verbinden?

* * *

Maar de heeren Liebaert en Helleputte stonden niet alleen met hun meening, men mag zeggen dat het de meening was van alle voorstanders van het ontwerp, dat de noodzakelijkheid het noordelijk en het zuidelijk net te verbinden de hoofdreden was van de goedkeuring die de Verbinding in de Kamer vond.

De noodzakelijkheid van een verbinding werd door niemand betwist, men kon van meening verschillen over de wijze van verwezenlijking. Men was het eens over het beginsel.

De leden die in de Kamer een werkzaam deel aan de debatten namen, erkenden en bevestigden de voordeelen en de noodzakelijkheid van een rechtstreeksche verbinding. Zelfs leden, als de heer senator Hanrez, de heer volksvertegenwoordiger Buisset, die met de meeste kracht en hardnekkigheid tegen het Regeeringsontwerp strijd voerden, bevestigden de noodzakelijkheid herhaalde malen.

In de nota der minderheid die hij bij het verslag van de Middenafdeeling over de Buitengewone Begrooting van 1909 voegde, liet de heer Buisset zich uit als volgt :

Ik weet dat er een argument is waarop ik niet antwoord, maar het is het eenige dat ik niet uit den weg ruimen kan. Het is ook het eenige dat het Departement van Spoorwegen niet zou durven inroepen als de laatste formule van weerstand, dat is de verbinding met de Luxemburgstatie.

Het ware een tweede Verbinding, waarvan de noodzakelijkheid nooit zal aangenomen worden, op dit oogenblik vooral dat verstandige menschen nog twijfel opperen aan de gepastheid van de eerste.

Ik verhaast mij te zeggen dat ik niet tot dezulken behoor, want, ondanks de ringlijnen, komt het mij voor dat het oogenblik gekomen is om ons net te moderniseeren door de kopstaties weg te ruimen, die goed kunnen zijn in steden die groote provinciën beheerschen, waarvan zij het hart en de hersens zijn.

Maar Brussel, hoofdplaats van de « provincia Belgica » heeft alles te winnen bij een gemakkelijker verkeer door het land heen, waarbij een einde gemaakt wordt aan een stelsel dat de reizigers verplichtte, na een rit van ten hoogste een uur, van statie te veranderen en een weg van 3 kilometer af te leggen om aansluiting te gaan vinden.

Ik zal mij veroorloven een plan te schetsen dat aan de vereischte voorwaarden voldoet en waarvan ik naderhand de verdiensten zal verdedigen volgens de grondslagen die ik in den aanvang van dit hoofdstuk aantoonde.

Wij kunnen er niet aan denken al de verklaringen aan te halen in dien zin door de leden van het Parlement gedaan. Wij zullen ons bepalen bij eenige ervan. Die aanhalingen zullen er trouwens toe bijdragen de overtuiging te vormen van degenen onder onze achtbare collega's, die de vroegere besprekingen niet bijwoonden.

* * *

De achtbare heer Carton de Wiart drukte zich uit als volgt :

Wat de geheele begrooting betreft, ik heb naar alle redevoeringen geluisterd, heb alle plans bestudeerd, alle brochuren dienaangaande gelezen met de nauwgezetheid van een afgevaardigde van Brussel, die besef van zijn verantwoordelijkheid heeft. Dat was geen geringe arbeid. *(Gelach)*

Ik blijf bij de overtuiging die ik hier meer dan eens verdedigde. De Verbinding is nuttig, zelfs noodzakelijk.

* * *

In de zitting van 10 Mei 1901 zei de achtbare heer volksvertegenwoordiger Hubert :

Ziehier welke dienaangaande mijne meening is.

Wij staan tegenover twee verschillende vragen die afzonderlijk kunnen opgelost worden : de Verbinding Noord-Zuid en het maken van een middenstatie.

Is er een Verbinding noodig? Naar mijn meening moet er ja geantwoord worden. De Verbinding is noodzakelijk, daar de Noordstatie haar maximum vermogen levert. Ondervraagt de bevoegde mannen : zij zullen U zeggen dat er geen middel is om in de Noordstatie een trein meer te doen binnenrijden en dat die statie onder de huidige omstandigheden zelfs gevaren oplevert.

Zoo dat waar is, dan moet men daar onmiddellijk verbeteringen aan toebrengen, en zijn

er in deze Kamer nog leden welke dienaangaande niet voorgelicht zijn, dat zij zich tot den heer Minister van Spoorwegen wenden die hun de vergelijkende statistieken toonen kan van het verkeer in de groote kopstaties der groote steden, als Parijs en Londen bijvoorbeeld. Indien het verkeer in de Noordstatie werkelijk zijn toppunt bereikt heeft, moet men onmiddellijk den toestand verhelpen. Welke middelen moet men gebruiken? Moet men de inrichtingen verruimen of moet men ze meer doen voortbrengen? Om de inrichtingen van de Noordstatie te verruimen zou men de Brabantschestraat en de Vooruitgangstraat moeten onteigenen : dat zal U leiden tot een uitgave van milloenen om een kopstatie te hebben, dat wil zeggen een der slechtste staties.

Een andere oplossing bestaat hierin : de Noordstatie naar Schaarbeek te verplaatsen tot da men genoeg goedkoopen grond vinde om de inrichtingen voldoende te verruimen. Maar kan men er aan denken de Brusselaars te verplichten den trein te Schaarbeek te gaan nemen, wanneer men reeds vindt dat de Noordstatie en de Zuidstatie te ver van het centrum liggen, vermits men een middenstatie maken wil? En neemt gij laatstbedoelde oplossing aan, dan zal de Zuidstatie op hare beurt na eenige jaren te nauw worden en zal naar Vorst moeten verplaatst worden.

Gij ziet dus, Mijne Heeren, dat de Noordstatie en de Zuidstatie moeten verbonden worden en dat het een rechtstreeksche verbinding moet zijn en niet een verbinding met terugrit, zooals de heer Woeste voorstelde, langs de ringbaan; zoo niet zal men geen der bezwaren van het terugrijden vermijden. Indien die verbinding zich dus opdringt, kan zij slechts geschieden op twee wijzen, want het is onmogelijk ze boven den grond te verwezenlijken; de nieuwe zal dus een luchtbaan zijn of een ondergrondsche baan.

Op 31 Juli 1901 verdedigde de achtbare heer Hubert het beginsel der Verbinding opnieuw.

* * *

In het verslag van de Middenafdeeling der Buitengewone Begrooting over 1903 vindt men een geschiedenis van de kwestie met de volgende uitspraak over het beginsel der Verbinding :

Onderzoek der verschillende mogelijke oplossingen.

Zoo zijn wij gekomen tot het onderzoek van de verschillende mogelijke oplossingen.

De noodzakelijkheid de Noordstatie en de Zuidstatie te verbeteren, hun verkeersvermogen en hun veiligheid te vergrooten, wordt door niemand meer betwist. Onnoodig daar langer over uit te weiden.

Voordeel van de verbinding der Noord- en der Zuidstatie.

Maar men mag zich afvragen of men hun vermogen niet kan vergrooten door ze ter plaatse zelf uit te breiden en of het noodig is ze te verbinden op zoodanige wijze dat alle terugrit wegvalt voor de treinen die over de hoofdstad komen.

De kopstaties hebben op de doorrijstaties een enkel voordeel — en we denken er niet aan het gering te schatten — : namelijk zij vergemakkelijken het in- en uitstappen der reizigers : deze moeten niet over de spoorlijnen gaan, noch over luchtbruggen noch door tunnels.

Daarbuiten leveren zij enkel bezwaren op. Zij vereischen voor eenzelfde verkeer een veel grooter ruimte; zij maken het bedrijf moeilijker, gevaarlijker en vergen hooger

kosten. In het geval dat ons bezighoudt, meent de Regeering overigens dat de verruimingswerken van Noord- en Zuidstatie ter plaatse zelf bijna even veel kosten zouden als de voorgestelde oplossing, terwijl zij geen verhooging van ontvangsten brengen zouden.

Daarbij, de toekomst zou minder verzekerd zijn, daar de staties, zelfs al worden zij verruimd, geen verkeersvermeerdering mogelijk maken gelijk de Verbinding het vermag.

De Afdeeling sloot zich dus eenstemmig aan bij het denkbeeld, de Noord- en de Zuidstatie te verbinden om terugritten te vermijden.

Bij de bespreking van de Begrooting in de Kamer, op 4 Augustus 1903, sprak Minister Liebaert als volgt :

De heer Liebaert, *minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Wie weet of over een eeuw een minister geen redevoeringen uitspreken zal om het middel te vinden voor de automobilisten luchtgalerijen of tunnels aan te leggen.

De makers van die ontwerpen hadden het voorgevoel van de concentratiewet, die zich overal meer en meer gelden doet.

In den aanvang beging men de fout — wat toen te verontschuldigen was — de staties aan de uiteinden der steden te plaatsen wegens den lagen prijs der gronden.

Weldra zag men dat de afzondering der staties nadeelig was voor alle belangen en dat het gebrek aan samenhang dat er uit ontstond, onaanneemlijk was; men maakte ringbanen in de groote steden; een onvoldoend middel, want de ringbanen namen de bezwaren in de groote staties niet weg; ook trachtte men de lijnen dieper in de stad te brengen.

Zagen we onlangs niet te Parijs een werk van dien aard uitvoeren van de place Denfert naar de quai d'Orsay, een werk dat 40 millioen kostte? Zag men de Maatschappij van den South-Eastern te Londen geen Verbinding van 80 millioen maken om een aansluiting tusschen de statie van Cannonstreet en die van Charing-Cross te bekomen?

Maar nergens kreeg de concentratiewet zulke volledige toepassing als in Duitschland : men aarzelde niet er volledige verbindingen aan te leggen : te Berlijn, te Dresden, te Maagdeburg, te Dusseldorf, enz.

Het is op dat oogenblik dat het Departement van Spoorwegen, de ruime opvattingen en toekomstdenkbeelden met gezag door den achtbaren heer Helleputte aanbevolen, aannemende, aldus redeneerde : het is een gelegenheid om de dwaling te herstellen die begaan werd bij het aanleggen der spoorwegen; laat ons het voorbeeld navolgen van het land bekend om de goede inrichting zijner staties; wij kunnen in het midden der stad komen in een wijk die toch afgebroken moet worden; de huizen zijn er niet te duur; eens dat de wijk herbouwd is, zal de uitgave te hoog zijn en met reden zal men ons beschuldigen geen vooruitzicht gehad te hebben; laat ons de moeilijkheid te lijve gaan, nu dat zij gemakkelijk te overwinnen is.

Dat trachtte het u voorgelegd ontwerp te verwezenlijken.

Dat is, Mijne Heeren, de grond van het ontwerp en ik ben gelukkig vast te stellen dat de Middenafdeeling met eene bijzondere bevoegdheid er hare goedkeuring aan schonk. Dat is, meen ik, de beste aanbeveling om bij de Kamer een gunstig onthaal te bekomen. Over die verbinding tusschen de twee staties liepen vroeger alle twisten; over die verbinding door de stad heen werd veel vrees geuit, maar die is heden grootendeels verdwenen en nu wordt dat werk, zoolang slecht beoordeeld, door de Middenafdeeling aangenomen.

In de vergadering van 6 Augustus verdedigde de achtbare heer Braun het princiep zelf van de Verbinding.

* * *

In de zitting van 28 Juli 1908 gaf de heer Hubin aldus zijn instemming met het ontwerp te kennen :

De heer Hubin. — Wat het princiep der Verbinding Noord-Zuid betreft, ik ben er voor.

De heer Helleputte, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Ook hebt ge er voor gestemd.

De heer Hubin. — Ik zal nog voor het princiep stemmen. Indien die Verbinding noodig is, moet men haar verwezenlijken. Wat de technische zijde betreft, zal ik zeggen wat ik zooeven van den Kunstberg zegde : het is een zaak die moet bestudeerd worden door bevoegde lieden en de Kamer heeft er enkel de hoofdtrekken van te beschouwen. Maar de Verbinding is noodig tusschen de twee staties die thans een gevaar zijn en het meer en meer worden zullen, want dit gebrek aan samenhang tusschen de twee streken van het land is een echte leemte in ons nationaal net. Een gevolg van die kopstaties is dat zij minder verkeersvermogen hebben dan doorrijstaties. Het is overigens onbegrijpelijk — en men denkt er niet genoeg aan, daar men er aan gewoon is — dat de reizigers die uit het Noorden komen, verplicht zijn te voet of per tram den weg van Brussel-Noord naar Brussel Zuid af te leggen om hun reis naar Frankrijk voort te zetten. Dat is belachelijk. Dat is te begrijpen in Frankrijk, te Parijs, daar er ginds verschillende netten zijn, die elk een eindstatie in de hoofdstad hebben dat is niet aan te nemen in België, waar er slechts een net is. (*Zeer wel bij de uiterste linkerzij. De heer Liebaert geeft een teeken van instemming.*)

In 1909 legde de Regeering in de Kamer als bijlage van de Buitengewone Begrooting over 1909 de nota aangaande de Verbinding over, waarvan er in deze uiteenzetting herhaaldelijk spraak was. Wij herinnerden er aan wat daarin gezegd werd. Wij zullen er niet op terugkomen.

* * *

Het past echter aan de overredende en warme verdediging te herinneren welke de heer Demot, burgemeester van Brussel, van de Verbinding en de Middenhalte voorbracht bij de bespreking, in den Senaat, van de Buitengewone Begrooting voor 1903.

In de nota van 1909 komt gedeeltelijk dit welsprekende pleidooi voor. Plotseling en in tegenstrijd echter met wat ten allen tijde werd gevraagd sedert 1836 door het gemeentebestuur van Brussel, in tegenstrijd met wat gezegd werd en verdedigd door de uitstekendste gekozenen van de hoofdstad, Stassart, Guillery, Anspach, Finet, Buls, Demot; in tegenstrijd met nog onlangs uitgedrukte wenschen van den gemeenteraad, heerschen thans op het stadhuis te Brussel andere opvattingen, waarbij wordt miskend wat de voorgangers van de huidige bestuurders, en zelfs deze, hadden verklaard in het hooger belang te zijn van de hoofdstad.

Hebben die huidige bestuurders gelijk tegenover al hun voorgangers, die enkel het oog hadden op de wel begrepen belangen van Brussel? Hebben zij thans gelijk tegenover hen zelf? Niemand zal zulks aannemen.

* * *

Bij de bespreking van de Buitengewone Begrooting voor 1909 bevestigde de achtbare heer Buisset nog zijn zienswijze wat betreft de noodzakelijkheid van de Verbinding.

Hij zegde :

Ik wil, Mijne Heeren, handelen over de Noord-Zuidverbinding, daar deze dit jaar de bijzondere aandacht van de Kamer zal gaande houden.

Het geldt daar vooreerst een beginselkwestie die, denk ik, door niemand hier nog zal in twijfel worden getrokken, namelijk of er nut bij bestaat tusschen de twee uiteinden van Brussel een verbindingslijn te leggen.

Dienaangaande bestaan bij de Kamers en in het land eenstemmige zienswijzen. Het ware ongetwijfeld nuttig voor de stad Brussel en voor het verkeer over geheel het land, evenals onder opzicht van het internationaal verkeer, dat op ons spoorwegnet alle gebrek aan samenhang verdwijne.

Laten wij er ook op wijzen, dat de achtbare heer Vandervelde verscheidene malen het aanleggen van een rechtstreeksche Verbinding steunde en goedkeurde.

Hij rechtvaardigde in de zitting van 15 Maart 1911 zijn stemming als volgt :

De heer Vandervelde. — Mijne Heeren, ik zal niet voor de dagorde stemmen die door den achtbaren heer Janson wordt voorgesteld, omdat in zijn interpellatie op geen enkel nieuw feit wordt gewezen dat ons tot de gewichtige beslissing zou kunnen leiden een regelmatig goedgekeurde wet niet uit te voeren.

Anderzijds zal ik de dagorde goedkeuren voorgesteld door de heeren Huysmans, Theodor en medeleden, om de redenen opgegeven, den 6 Augustus 1903, door den heer de Smet de Nayer (*gelach*) en waaraan ik zoo vrij ben te herinneren :

« Vooreerst behelst die overeenkomst de beste oplossing welke werd voorgesteld, om gedaan te maken met den onduldbaren toestand die voortspruit uit de ontoereikendheid der Noord- en Zuidstatiën.

» Vervolgens hebben de gedeelten van het land buiten de hoofdstad, even zeer en misschien meer nog als de hoofdstad zelf belang bij die oplossing van het vraagstuk; want het geldt daar werkelijk een kwestie van algemeen belang, vermits het gaat om de veiligheid en het gemak van de ontzaglijke Belgische menigte die voortdurend naar Brussel reist voor zaken of vermaak.

» Ten slotte is noodig, dat de talrijke particulieren en handelaars, wier belangen verbonden zijn met het veranderen van het Putterijkwartier, een einde zien maken aan hun onrust dienaangaande. »

Die drie redenen, Mijne Heeren, gelden nog immer. Ik houd er aan dat de belangen, waarom de gemeenteraad van Brussel zich zoo te recht heeft bekommend, op geen latere regeling moeten wachten.

Ik ben ook overtuigd, dat, evenals in 1903, de bevolking buiten de hoofdstad er belang bij heeft, dat, om van Luik naar Gent, of van Antwerpen naar Charleroi te reizen, geen tram of taxi moet genomen worden.

Eindelijk twijfel ik er niet aan, na de verklaringen van den achtbaren heer Minister van Spoorwegen te hebben gehoord, dat de Verbinding noodig is om een einde te maken aan den onduldbaren toestand waarover de heer de Smet de Nayer sprak.

De achtbare heer Janson zegde gisteren : « Het schijnt dat het vraagstuk van de Noord-Zuidverbinding voorkomt op het socialistisch programma. Zulks is niet waar, maar men kan zich afvragen of op het programma van de radikale partij geen verzet voorkomt tegen de Verbinding. Ik ben nochtans overtuigd, dat door onze collegas van al de partijen zal worden verstaan, dat betreffende dit vraagstuk geen politieke beschouwingen mogen gelden. Tusschen den achtbaren heer Minister van Spoorwegen en mij bestaat, onder politiek opzicht, een afgrond.

Daar hier spraak is van Noord en Zuid, zou ik kunnen zeggen dat wij tegenover elkaar staan als twee polen, wat nochtans niet beletten zal, dat wij aangaande het hier bedoelde vraagstuk van bloot stoffelijk belang, tot « Verbinding » van onze opvattingen komen. (*Goedkeurend gelach bij de socialisten.*)

* * *

De achtbare heer Verhaegen, die in 1909 met bijzondere kunde het ontwerp van de Regeering had verdedigd, zegde, ter zitting van 14 Maart 1911, betreffende het beginsel zelf van het ontwerp :

Waarom die Verbinding, inderdaad? Omdat in het land het Noorder- en Zuidernet zijn gescheiden door een echten Chineeschen muur met een ongemakkelijken doorgang langs Cureghem. De Noord- en Zuidstaties zijn kopstaties; de achtbare heer Janson zegde zoo even, dat die overal bestaan, wat geen verechtvaardiging is van dit stelsel.

Het blijft niet minder waar dat het handhaven van beide netten in den toestand dien ik uiteenzette een echt en groot ongemak is. Waarom? Indien wij de ambtelijke nota raadplegen welke ons in 1909 werd bezorgd, alsmede onze eigen ondervinding, nagaan, zien wij onmiddellijk, welke erge nadeelen aan het bestaan van kopstaties zijn verbonden. Zij veroorzaken vooreerst aanzienlijke uitgaven op gebied van materieel en personeel. Voor een trein die de Noord- of Zuidstatie binnenrijdt dienen, zooals zeer duidelijk in de nota van het Beheer wordt getoond, een gansche reeks werkzaamheden, ten getale van acht, te geschieden, alvorens die trein kan vertrekken, terwijl slechts een verrichting noodig is in doorgangstaties. De heer Janson zegt dat twee verrichtingen dienen te geschieden, wat inderdaad waar is, indien het binnen- en uitrijden wordt gerekend; maar die twee verrichtingen maken feitelijk slechts ééne uit. De trein stopt en vertrekt. Dat is alles...

Men ziet dus dat daar belangrijke uitgaven wegens materieel en personeel veroorzaakt worden. Bovendien verminderen in de kopstaties, op aanzienlijke wijze, de verkeersmogelijkheden. Dienaangaande zal het volstaan, aan de aanduidingen te herinneren die ons werden verschaft. Eens dat de Verbinding bestaat, zullen 430 treinen per dag volstaan om te voorzien in de huidige dienstnoodwendigheden, maar dit getal treinen zal op 2,200 kunnen gebracht worden zonder de uitbatingswijze te veranderen zooals zij thans in zwang is. Dit is wel een belangrijke vermeerdering van verkeer, die nuttig zal zijn voor de gansche Belgische bevolking en namelijk voor die van buiten de hoofdstad. Die bevolking zal met bijzonder genoegen de verkeersmiddelen zien toenemen tusschen de hoofdstad en verder op.

Er is een derde reden waarom de kopstaties zoo nadeelig zijn. Alle reizigers die over Brussel reizen, van Gent naar Parijs of omgekeerd, of van Charleroi naar Oostende, verliezen veel tijd en ondergaan dus aanzienlijke schade doordien te Brussel geen verbindingslijn bestaat tusschen de Noord- en Zuidstatiën. Zij moeten de statie verlaten, een tram of rijtuig nemen of te voet gaan om de andere statie te bereiken en hun reis te kunnen voortzetten.

Zij hebben zich daarbij te bekommeren om het overbrengen van hun reisgoed en moeten een nieuw plaatsbewijs nemen. Al die nadeelen, al dit tijdverlies zullen verdwijnen als nog slechts één enkel spoorwegnet bestaat en door Brussel zal kunnen gereden worden met den trein.

* * *

De achtbare heer Camille Huysmans herinnerde, in dezelfde zitting, aan den wensch van den gemeenteraad van Brussel om zoo spoedig mogelijk de Verbinding te zien uitvoeren :

De heer C. Huysmans. — Mijne Heeren, verontschuldigt mij dat ik bij deze bespreking het woord neem, maar ik doe dit, omdat ik het ben die in den gemeenteraad der stad Brussel — de andere partij bij de overeenkomst — den aangenomen wensch voorstelde en omdat ik wil trachten hier een gelijkaardige beslissing te doen nemen.

Die wensch luidt, dat « de gemeenteraad van Brussel de verklaringen bijtreedt welke door den heer Minister van Spoorwegen bij den Senaat werden gedaan » en dat « hij hoopt dat de Regeering die werken zal doen voltooien binnen den kortst mogelijken tijd ».

Mijne Heeren, die beslissing werd genomen met 29 stemmen tegen 1 en 4 onthoudingen. De eenige stem er tegen was natuurlijk die van een radikaal. De vier onthoudingen waren vanwege 3 radikalen en 1 liberaal, de 29 stemmen van de meerderheid werden uitgebracht door 2 radikalen, 8 liberalen, 8 katholieken en 11 socialisten.

Die stemming is dus gekenmerkt door de bijna eenparige bijtreding van den gemeenteraad tot het plan van het spoedig afwerken der Verbinding en, anderzijds, door de verdeeling van de stemmen der progressisten, waarvan er twee ons voorstel stemden, één tegen stemde en drie zich onthielden. De partij der radikalen was dus voorstander van de meest verschillende oplossingen. De achtbare heer Lemonnier, de meest bevoegde persoon op gebied van openbare werken bij den gemeenteraad van Brussel, was afwezig. Op bladzijde 152 echter der Regeeringsnota van 1909, wordt er te recht aan herinnerd, dat onze achtbare collega verscheidene malen aan de Regeering vroeg, de werken te voltooien binnen den kortst mogelijken tijd.

De heer Theodor. — Hij vroeg zulks ook sedertdien.

De heer Vandervelde. — Op een onlangs gehouden meeting stemde hij insgelijks voor.

De heer C. Huysmans. — Hij zat meetingen voor en ik herinner mij niet, dat hij het woord zou hebben genomen, maar ik hoop wel dat zijn opvatting nog niet veranderde. (*Gelach.*)

En verder :

Op de noodzakelijkheid eener betere geschiktmaking der Noordstatie werd gewezen door den heer Vandenpeereboom vanaf den 28 Februari 1896, en toen zegde de heer Vandenpeereboom, die zeer klaar zag in de zaken, dat, indien men zich vergenoegde met het vergrooten der statie, tien jaar later zou moeten herbegonnen worden De heer Vandenpeereboom had gelijk, want van nu af zijn de veranderingswerken aan de Noordstatie ontoereikend, daar over tien jaar onvermijdelijk zal moeten gerekend worden met aanzienlijk toegenomen verkeer. Ons beheer is verstandig genoeg om het oog te houden op dien onvermijdelijken toestand in de toekomst.

De heer Janson. — Maar die veranderingen zijn toereikend gebleken voor de diensten tijdens de Tentoonstelling.

De heer C. Huysmans. — Inderdaad, maar het staat ook vast, dat er over vijftien jaar dagelijks zoo veel reizigersverkeer in de Brusselsche staties zal zijn als er thans was op de meest drukke dagen van de Tentoonstelling.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Er zal zelfs grooter reizigersverkeer zijn.

De heer C. Huysmans. — Daar de huidige veranderingen ontoereikend zijn, is het klaar, dat de heer Vandenpeereboom juist had gezien.

Twee moties werden aan het slot van de bespreking ingediend. De eene, die van den heer Janson, stelde een nieuw onderzoek van het vraagstuk voor door eene bevoegde Commissie. Zij werd verworpen met 91 tegen 21 stemmen, en 14 onthoudingen.

De andere werd, bij zitten en opstaan, met eene groote meerderheid aangenomen. Zij luidde :

« De Kamer, zich vereenigend met de verklaringen van den Minister van Spoorwegen in zake de Verbinding Noord-Zuid, drukt de hoop uit dat de Regeering dit werk binnen den kortst mogelijken tijd zal uitvoeren, en gaat over tot de orde van den dag.

C. Huysmans, Theodor, Wauwermans. »

Laten wij ook aan de zoo duidelijke en gegronde zienswijze herinneren die door den heer Braun werd uitgedrukt ter zitting van 1 Juni 1920 en waarbij de noodzakelijkheid werd bewezen der Verbinding tusschen beide statiën wegens de belangen, niet alleen van de Brusselsche bevolking, maar ook van de bevolking over gansch het land.

* * *

In den Senaat zegde de achtbare burgemeester van Brussel, de heer Demot, ter zitting van 26 Maart 1901 :

Nu men de meest buitengewone ontwerpen ziet voorbrengen, wil ik er aan herinneren, dat reeds in 1888 door een ongetwijfeld bevoegde inrichting, vermits zij de Handelskamer verving, een vereeniging wier bevoegdheid buiten twijfel staat, de « Union Syndicale » van Brussel, aan den Koning werd gevraagd, dat de Regeering tot het bouwen van een Middenstatie zou doen overgaan. Voor eenige dagen, — den 11 Maart — werd door een lid van de «Union Syndicale», onder toejuichingen van talrijke aanwezigen, herinnerd aan den wensch van 1888.

Er is meer. De gemeenteraad, voor wien de zaak halfambtelijk werd gebracht, verklaarde er zich eenparig voorstander van. En de redenen daarvan, Mijne Heeren, zijn gemakkelijk op te geven. Ik vind ze in de Toelichting welke de Regeering bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers indiende op 11 April 1900 en waarin een eerste krediet wordt gevraagd, dat in zich sluit het aannemen van het beginsel der Noord-Zuidverbinding en der Middenstatie.

Om de Kamers daartoe te doen besluiten gaf de Regeering afdoende redenen op. Ik zou geen betere kunnen aanvoeren.

Na een tegenbeweging door middel van druksels, hadden wij er een van redevoeringen ; en op vergaderingen, die werden bijgewoond door achtbare herbergiers van het Noorden en het Zuiden (*Algemeen gelach*) werd beweerd, voor de eerste maal en wel wat laat, dat door de Noord-Zuiderverbinding en de Middenstatie, Brussel zou worden tenonder gebracht. Tot dan toe was daarover geen spraak geweest.

* * *

Wijlen de achtbare senator Hanrez, zegde in dezelfde zitting aangaande het beginsel der zaak :

Wat de Middenstatie betreft, deel ik de zienswijze van de Regeering, volgens welke het noodig is de Noord-Zuidverbinding in te voeren om de kopstaties af te schaffen.

Het oprichten van een middenstatie is een kwestie van ondergeschikten aard ; hoofdzaak is, dat de Noorder- en Zuidernetten verbonden worden.

Wij weten met welke krachtdadigheid en hoeveel malen de achtbare senator die zienswijze verdedigde, hoewel hij voor de rechtstreeksche Verbinding een andere richting voorstond dan die welke door de Regeering werd voorzien.

* * *

De heer senator Montefiore-Levy zette dienaangaande als volgt zijn opvatting uiteen, ook een andere richting voorstaande :

De achtbare heer Hanrez heeft doen opmerken dat te Brussel reeds twee staties bestaan, de Noord- en Zuidstaties, die als middenstaties mogen beschouwd worden. Feitelijk maken die twee staties slechts éène uit, daar zij elk één helft van de stad bedienen, niet verre van het centrum zijn afgelegen en gemakkelijk bereikbaar zijn, zoowel van uit dit centrum, als van uit de voorsteden en alle richtingen.

Het zou volstaan, om den toestand te verbeteren, dat de kopstaties worden afgeschaft en dat in de benedenstad een halte worde ingevoerd welke het centrum zou bedienen.

Alleman is het eens om te erkennen, dat het noodzakelijk is de Noord- en Zuidstaties te verbinden, teneinde de treinen, zonder terugrijde, van de eene naar de andere statie te

kunnen richten. Dit is het echte doel dat moet worden beoogd; en het schijnt mij dat dit zal bereikt worden onder veel betere voorwaarden dan voorzien zijn bij het ontwerp van middenstatie, door de oplossing die ik heb aangeduid. Ik hoop dan ook dat deze ernstig zal onderzocht worden.

* * *

Bij den Senaat kon de heer Minister Liebaert, ter zitting van 21 Augustus 1903, verklaren, zonder door iemand te worden tegengesproken :

Het nut en de volstrekte noodzakelijkheid der Verbinding zijn zoo degelijk bewezen, dat niemand ze meer betwist. Ik stel zulks voor den Senaat en het land vast met gansch bijzonder genoegen.

Ik onthield me dan ook gisteren en zal me heden onthouden de bewijsvoering, welke ik betreffende die noodzakelijkheid deed gelden, te herhalen. De bespreking is uitgeput wat het beginsel der zaak aangaat...

Ter zitting van den Senaat, op 25 Februari 1910, bevestigde de achtbare heer Coppieters, die voor de eerste maal zijn zienswijze uitdrukte aangaande de Verbinding, zijn overeenstemming in zake het beginsel; en nadien sprak hij nog verscheidene malen nadrukkelijker in denzelfden zin. In alle omstandigheden toonde hij zich een overtuigd en klaarziend voorstander van het aangenomen ontwerp :

De heer Coppieters. — Mijne Heeren, het is vrij kiesch voor een senator van buiten de hoofdstad, tusschen te komen in een vraagstuk waarbij hoofdzakelijk de belangen der stad Brussel zijn betrokken. Het spreekt vanzelf dat, welk ontwerp ook voorligge, altijd klachten zullen worden geuit, daar immer belangen zullen worden benadeeld.

Ik zeg niet dat die belangen niet verdienen gewaardeerd te worden en ik denk dat ze inderdaad op het oog worden gehouden. De interpellatie van den heer Hanrez zal voor uitslag hebben, dat het bewijs is geleverd, dat alleman het eens is betreffende het beginsel en dat de Verbinding tusschen de Noord- en Zuidstaties volstrekt moet doorgevoerd worden. (*Teekenen van goedkeuring.*)

. . . . . .

Ik had overigens het genoegen vast te stellen — ik bespreek de keuze van de plaats niet, noch van de richting — dat het huidige ontwerp, waarvan ik de plans heb kunnen inzien, ditmaal op bewonderenswaardige wijze werd bestudeerd onder alle opzichten en namelijk onder opzicht van de fundeeringen.

Ik denk dat geen beter werk kon worden geleverd en ik heb volle vertrouwen in de technische diensten der Staatsspoorwegen. Ik wil hier niet handelen over de richting, noch over de plaats van de Middenstatie. Dit zijn, ik herhaal het, kwesties van plaatselijken aard die niet tot mijn bevoegdheid behooren.

Bij dit alles zijn eerbiedwaardige belangen betrokken, waarmede zal dienen rekening te worden gehouden en die niet af te weren zijn. Ik houd eraan vast te stellen, dat het ontwerp op zichzelf grondig werd bestudeerd en gaarne breng ik hulde dienaangaande aan de ingenieurs. Die hulde verdienen de Staatsingenieurs niet altijd. Niet dat hun studiën niet ernstig zijn, maar zij maken soms plannen op die dan later aanmerkelijk moeten gewijzigd worden, wat het maken van nauwkeurige bestekken onmogelijk maakt.

Ik ben overtuigd, dat zulks het geval niet zal zijn wat betreft het onderhavige ontwerp.

En op 29 December 1910 zegde hij nog :

Ziedaar mijn zienswijze. Ik meng hoegenaamd geen politiek bij die zaak en het bewijs daarvan is, dat ik, als een van de woeste socialisten waarover zooeven graaf de Smet de Nayer sprak, thans de Regeering steun.

Ik zet den Senaat aan, de Regeering aan te sporen tot het aanvangen der werken binnen den kortst mogelijken tijd. Het ontwerp is gekend, meer dan gekend. Het werd op bewonderenswaardige wijze opgevat. Alleman is het daarover eens en zou men dan nog nieuwe studiën verlangen en alles weer ongedaan willen maken? Dat gaat niet op! »

* * *

Wij weerstaan niet aan het verlangen, deze reeks aanhalingen te volledigen door een uittreksel uit de rede die de heer senator Liebaert hield, ter zitting van 3 Augustus 1921 :

De heer Liebaert. — Mijne Heeren, de achtbare heer Carpentier zette zoo even zijn opvatting duidelijk uiteen : het vraagstuk der Noord-Zuidverbinding belangt uitsluitend de stad Brussel aan en het zijn dus de belangen der hoofdstad welke alleen op het oog moeten worden gehouden. Tegenover die verkeerde opvatting die strijdt met de werkelijkheden en de voorgaanden, deed de heer Coppieters zeer wel uitkomen, dat het geen vraagstuk van plaatselijken aard betreft, maar van nationalen aard, waarbij voorzeker, de stad Brussel betrokken is, maar ook al de overige gedeelten van het land.

Ik heb met verwondering vernomen, door de rede van den heer Bauwens, dat de uitbatingsdienst vijandig zou zijn geworden opzichtens de Noord-Zuidverbinding.

Hij zou er tegenstander van zijn, terwijl mannen als Ramaekers en Garnir, die specialisten van eerste gehalte waren in zake exploitatie, de Verbinding Noord-Zuid beschouwden als eene levensquaestie voor onzen spoorweg, en hierover waren zij het eens met den trekdienst en den dienst van het materieel, met den dienst van wegen en werken, met al de leden van den Hoogeren Raad der Spoorwegen.

De achtbare heer Bauwens was meer begunstigd dan ik, toen hij kennis kreeg van dit ophefmakend bericht der exploitatie.

Ik verlang op denzelfden voet te worden geplaatst als hij. Ik vraag, dat deze kennisgeving ons worde overgemaakt en neem akte van het instemmend teeken dat de achtbare Minister doet...

De heer Vinck. — Dat men ons eene geschreven studie overmake.

De heer Liebaert. — Het spreekt van zelf, dat dit advies met gegronde redenen moet worden omkleed.

Ik ben benieuwd dit wonderbaar middel te kennen dat de huidige exploitatiedienst erop nagevonden heeft om het hoofdgebrek van ons spoorwegnet te weren, de gaping namelijk die er bestaat juist op het punt waar al onze lijnen uitloopen.

. . . . . .

Toen de overeenkomst welke ik met den heer Demot gesloten had, door de Wetgevende Macht was goedgekeurd, ontving ik het bezoek van den sterksten technicus op spoorweggebied van Frankrijk en misschien van gansch Europa, den heer Sartiaux, algemeen bestuurder van den « Nord-Français », die mij kwam zeggen :

Ik wensch U geluk met deze oplossing. Zij zal schitterende uitslagen opleveren voor het Belgisch spoorwegnet. Zoo wij in Frankrijk dergelijke ontwerpen konden uitvoeren !

En de heer Liebaert besloot aldus :

Dat wil niet zeggen, Mijne Heeren, dat de esthetische zijde, waarom vooralsnu de stad Brussel zich enkel bekommert, mij ongevoelig laat, want, zonder het plan der Verbinding maar eenigszins te wijzigen, kunnen gemakkelijk gedeeltelijke werken worden uitgevoerd om het gezicht der puinen te doen verdwijnen waarover Brussel terecht klaagt.

Te gelegener uur zal ik voorstellen doen in dien zin met daarbij de aanduiding der geldmiddelen om de financieele tegenwerpingen te weren. Dit bezwaar aangevoerd onder de omstandigheden van partijdigheid waarop ik daareven wees, bewijst ten overvloede, dat de tegenstanders der Verbinding geen enkel intrensiek argument tegen de uitvoering van het ontwerp kunnen aanvoeren.

Ofschoon ik met beslistheid de belangen der provincie verlang te verdedigen, ben ik niettemin onder hen die meenen dat het in 's lands belang is eene schoone en aanzienlijke

hoofdstad te bezitten, die waardig zij van het land en dit op gunstige wijze tegenover de vreemdelingen vertegenwoordigt.

Thans bezit de stad Brussel geen statiën op haar grondgebied : de Noordstatie ligt op Sint-Joost, de Zuidstatie op Sint-Gillis, de Luxemburgstatie, op Elsene.

Is dat aan te nemen?

De achtbare heer Bauwens sprak daareven van de gebeurtenissen die ik uit het verleden had opgeroepen betreffende het aanleggen van den spoorweg.

Nog een feit daarover : bij het opmaken van het plan der aan te leggen lijnen, deden tal van gemeenten stappen om geen station te hebben. Zij gelukten, doch 't is hun tegengevallen.

Het mag niet gezegd dat, meer dan tachtig jaar na het aanleggen van den spoorweg, de Wetgevende Macht de pogingen zou aanmoedigen welke, in eene onbegrijpelijke dwaling, thans de stad Brussel doet om dezelfde « gunst » te bekomen, namelijk geen station op haar grondgebied te hebben.

* * *

De heer Sartiaux, wiens meening door den heer Liebaert werd aangevoerd, was gedurende meer dan vijf en dertig jaar bestuurder van den exploitatiedienst der aanzienlijke « Compagnie du Nord » welke men ons dikwijls, wellicht ook nog thans, tot voorbeeld heeft gesteld.

Men mag zeggen dat hij, op het gebied van de technische exploitatie, de volstrekte meester was van de Compagnie du Nord, en dat in de spoorwegwereld zijn woord een onbetwistbaar gezag genoot.

In den vollen zin des woords was hij een meester. Van af de eerste jaren na de laatste vergrootingen van het station Paris-Nord, in 1899, heeft hij voortdurend zijn ernstige vrees uitgedrukt ten aanzien van de toekomstige voorwaarden der exploitatie van het station. Hij voorspelde dat het zeer binnenkort weer onvoldoende zou zijn, en het volstrekt onmogelijk zou wezen daarin door nieuwe uitbreidingen te voorzien. Van toen af wees hij op de noodzakelijkheid der rechtstreeksche verbinding Paris-Nord en P.-L.-M., zelfs de ondergrondsche bocht, zooals opgevat door Boston, was in zijn oogen slechts een ontoereikend hulpmiddel, en niet eene oplossing.

Dit was de meening van hem dien de heer Liebaert terecht noemde den meest gezaghebbenden spoorwegtechnicus van Frankrijk en misschien van geheel Europa.

Het verdient aangehaald te worden. Het is voor den heer Bruneel, den zeer verdienstelijken ontwerper van de Verbinding, een goedkeuring die hem wreekt voor eender welke kritiek waaraan hij blootstond.

Voegen wij erbij dat de heer Sartiaux, dien sommigen onder ons hebben kunnen waardeeren, op bewonderenswaardige wijze het spoorwegnet van den Belgischen Staat en deszelfs exploitatie kende.

* * *

Op dezelfde vergadering van 3 Augustus 1921 zegde Senator Vinck :

Mijne Heeren, ik veroorloof mij aan te dringen, met de heeren Liebaert en Coppieters, opdat het belangrijke vraagstuk der Verbinding Noord-Zuid behandeld worde zooals het behoort en men de volgende Wetgeving niet voor een voldongen feit plaatse.

Dit vraagstuk is mijns inziens van hoofdzakelijk belang voor de ontwikkeling der ver-

keersmiddelen in België. Ofschoon zelf Brusselaar kan ik de lichtvaardigheid niet begrijpen waarmede sommige Brusselsche afgevaardigden dit vraagstuk behandelen, ik denk dat zij het verkeerd begrijpen, tenzij zij gedreven zijn door een lokaal belang.

Ik ben een van degenen die belang stellen in de uitbreiding van onze agglomeratie, en ik heb daarover eenige opzoekingen gedaan, niet alleen wat betreft ons land, maar zelfs wat betreft de oplossingen gegeven aan dergelijke vraagstukken in het buitenland. Ik stel vast dat men in het buitenland overal klaagt over het gebrek aan rechtstreeksche verbindingen tusschen de stations en dat, wanneer er geene verbinding is, zooals bij voorbeeld te Londen, de spoorwegbesturen er naar streven, met al de moeilijkheden daaraan verbonden, alle soorten van diensten te organiseeren die natuurlijk slechts eene betrekkelijke voldoening schenken aan de reizigers.

De heer Coppieters. — Al deze hoofdsteden hebben bereikt dat de treinen in de stad binnenkomen.

De heer Vinck. — Men tracht daartoe in alle steden te komen. Neemt bij voorbeeld het Quai d'Orsay. Denkt er aan wat groote diensten dit station aan het land heeft bewezen

. . . . . .

Wij plaatsen ons niet enkel op het standpunt van Brussel, maar op nationaal standpunt. Verbeeldt u toch dat in een land als het onze, waar het verkeer het drukst is van gansch de wereld, een leger reizigers die aankomen aan de Noordstatie verplicht zijn de 2,300 meter afstand tusschen beide stations te voet en met den last hunner goederen af te leggen, of hiertoe allerlei verkeersmiddelen te gebruiken, die vaak duur komen te staan en moeilijk om vinden zijn. Gij zult zeggen, dat dit onoverkomelijke moeilijkheden zijn. Daarop antwoord ik, dat zij niet onoverkomelijk zijn; doch ik voorzie dat mettertijd deze toestand nog fel zal verergeren, want de technici beweren dat, vóór den oorlog, in tien jaren tijds, het verkeer in de Noordstatie was verdubbeld. En ongetwijfeld zal de verkeersdrukte thans nog sneller toenemen, zoodat men eensdaags zou kunnen verplicht zijn sommige treinen te Schaerbeek op te houden.

* * *

Herinneren wij ten slotte aan den hardnekkigen strijd, door de heeren Senatoren Coppieters en Vinck gevoerd tijdens eene reeks tegensprekelijke meetings te Brussel in Mei 1922, gehouden en ingericht door « Groot Brussel » en de « Vereeniging der Steden ».

* * *

Een nog meer beslissend bewijs van het doel dat de Verbinding bij den aanvang had, vinden wij in eene kennisgeving door den heer Bruneel, opsteller van het ontwerp der Verbinding, overgemaakt aan de Afdeeling-Brussel der « *Association des ingénieurs sortis des écoles spéciales de Gand* ». (Boek XVI der « *Annales* » van dezen Bond 1893.)

Daarin lezen wij dat toen de Verbinding ten doel had de beide stations Noord en Zuid te verbinden *om den dienst der internationale treinen te verbeteren.*

Er was eene lijn voorzien met twee sporen; de Middenstatie had slechts vier sporen. De Zuidstatie zou de nieuwe lijn bijkrijgen, zonder verdere verandering in hare inrichting.

De verbetering der Noord-en Zuidstatiën werd aangezien als eene mogelijke noodzakelijkheid welke door de voorgestelde Verbinding best kon worden verwezenlijkt; doch 't was niet de reden waarom het werk werd voorgesteld.

* * *

Wij dringen er niet verder op aan. Met ons zullen de lezers besluiten, dat de Memorie van Toelichting nevens de waarheid is, wanneer zij beweert, dat het

doel der voorstellen van de Verbinding Noord-Zuid niet was de Noorder en Zuider gedeelten van het net aanéén te schakelen, nog minder eene Middenstatie op te richten.

De aaneenschakeling der beide gedeelten van ons net was daarentegen de voornaamste hunner bekommeringen. Dit paste trouwens wel met de oprichting eener Middenstatie, welke sedert lang te Brussel werd gevraagd, en met de uitbreiding der Noord- en Zuidstatiën, uitbreiding welke anderszins niet op practische wijze kan worden uitgevoerd.

HOOFDSTUK IV

Voordeelen van de Verbinding ten opzichte van de exploitatie. Voordeelen der aansluiting van beide gedeelten van het net.

Tegen deze zoo uitdrukkelijke verklaringen, — en hoeveel andere zou men er kunnen bijvoegen, komende van de verschillende banken van Kamer en Senaat : liberalen, katholieken, socialisten, — welke verklaringen de volstrekte noodzakelijkheid betoogen om de rechtstreeksche verbinding der Noord- en Zuidstatiën te verwezenlijken, stelt de Memorie van Toelichting dit enkel stukje volzin : « de Verbinding zou geenerlei nuttige uitwerking op het vermogen dezer statiën hebben ». Deze bewering wordt niet bewezen en heeft dus geene waarde.

Al hetgeen in Kamer en in Senaat werd gezegd en bevestigd, al hetgeen, sedert het ontstaan der spoorwegen, door de gemeentemagistraten van Brussel met aandrang werd gevraagd; en onder die magistraten waren eminente personen die de behoeften en de wezenlijke belangen van hunne stad in den grond kenden, — dit alles moest door dat stukje volzin in gruis worden geslagen!

De aanzienlijke werken van drie opeenvolgende Commissiën bestaande uit vier en twintig verschillende technische of bestuursambtenaars, genomen onder de meest gezaghebbenden en de meest bevoegden in deze speciale zaak, de lange en grondige contradictoire besprekingen waarbij al de zijden der kwestie werden belicht, al de mogelijke oplossingen, de opgeteekende stemmingen welke de persoonlijke verantwoordelijkheid van elk der leden, die ze uitbrachten, vastlegde, de volstrekte eenparigheid van de leden der drie Commissiën om al de andere oplossingen te verwerpen die niet die der Verbinding waren en, voornamelijk, de inrichting en vergrooting ter plaatse van de bestaande stations, de eenparigheid van al de leden dezer Commissie om, onder de voorgestelde verbindingen, die aan te nemen, welke door de Regeering bij de Kamers werd voorgesteld, de zoo volledige en gedocumenteerde Toelichting van de nota van 1909, dit alles valt in 't niet voor dit doctoraal opgezet axioma : « de Verbinding zou geenerlei nuttige uitwerking op het vermogen dezer statiën hebben ».

De adviezen uitgebracht in de Commissiën door de meest verschillende

ambtenaars die, gedurende twintig jaar, aan het hoofd stonden van den exploitatiedienst, — voornaamste belanghebbenden bij deze zaak — zooals een Ramaeckers, een Van Mierlo, een Garnir, een Tondelier, welke allen de noodzakelijkheid der Verbinding bevestigden, — volledige oplossing voor de toekomst, — al die adviezen zouden zonder waarde zijn tegenover het trouwens naamlooze en bij de Kamer onbekend gebleven advies dat de *Exploitatiedienst* van heden tegen de Verbinding zou hebben uitgebracht!

* * *

In een zoo belangrijke zaak zou de Kamer zich niet kunnen paaien met woorden. Om te niet te doen al hetgeen wij nuttig en noodig oordeelen, al hetgeen zij sedert twintig jaar heeft gestemd, al hetgeen waaraan zij reeds talrijke millioenen heeft besteed, heeft zij wat anders noodig, namelijk bewijzen. In de Memorie van Toelichting is er geen enkel te vinden.

* * *

Het is dus niet ongepast te herinneren aan de gedeelten der nota van 1909, waar de voordeelen der Verbinding worden uiteengezet en die, op sommige geringe onderdeelen na, nog steeds waar zijn gebleven. Wij zullen ons in deze aanhaling beperken tot de gemakkelijkheden die daaruit moeten voortvloeien voor de exploitatie van het net en, dienvolgens, van de stations :

Voordeelen van de Verbinding ten opzichte van den dienst op het spoorwegnet.

Dank zij de beschouwingen, in het eerste gedeelte van deze nota uiteengezet, boeven wij niet lang uit te weiden over de voordeelen die, voor den dienst op de spoorwegen, uit den aanleg van de Verbinding tusschen Noord en Zuid zullen voortspruiten.

Die voordeelen kan men beknopt opgeven als volgt :

a) Verandering van de Noord- en de Zuidstatie in doorrij-statiën, waardoor zij op de hoogte komen van de behoeften, niet alleen voor nu, maar ook voor de verre toekomst;

b) Aansluiting van het Noorder- en het Zuidernet der Belgische spoorwegen, die thans, in het opzicht van den reizigersdienst, elkander nagenoeg vreemd zijn;

c) Afschaffing van het lastige en kostbare rangeeren in kopstatiën.

A. — *Verandering van de Noord- en de Zuidstatie in doorrij-statiën.*

Om zich rekenschap te geven van het overgroote voordeel dat uit die verandering voortvloeit ten opzichte van de bruikbaarheid voor het verkeer, volstaat het zich te herinneren hoe vele verrichtingen er in eene kopstatie noodig zijn voor het binnenrijden van eenen trein, die eenigen tijd uitgeweken moet blijven om daarna weder te vertrekken. 't Is, als het ware, de algemeene regel zooals de dienst thans in de beiden statiën ingericht is.

De sporen worden eene eerste maal bereden door den aankomenden trein, eene tweede maal door de rangeermachine, die achteraan den trein wordt gespannen, eene derde maal door de rij voertuigen, die naar de wijksporen worden geleid, ten slotte door de machine die den trein heeft aangevoerd, en die naar de stelplaats gaat.

Opdat dezelfde rij voertuigen later uit de statie vertrekke, moet men ze eerst op het vertrekspoor voeren door middel van eene rangeermachine, moet deze terugrijden, moet de machine, die den trein zal sleepen, daarna aan den trein gespannen worden, moet deze ten slotte, met de opgenomen reizigers, vertrekken.

Dus, opdat eene rij voertuigen van een aankomenden trein weer uit de statie vertrekke na intusschen uitgeweken te zijn, wat regel is, zijn er *acht* bewegingen in omgekeerde richtingen noodig, hetzij van den trein in zijn geheel, hetzij van de sleep- of rangeermachines.

Noch bij aankomst, noch bij vertrek, kunnen die bewegingen achtereen, zonder tusschenpoos, uitgevoerd worden. Zoo moeten, bij voorbeeld, voor de verschillende rangeeringen na de aankomst van den trein, een of meer aankomstsporen afgesneden worden. Nu, het komt er op aan, het binnenrijden van andere treinen niet te verhinderen; derhalve dienen die verschillende verrichtingen noodzakelijk uitgevoerd op behoorlijk gekozen oogenblikken om de aankomst van andere treinen of de rangeeringen, die voor andere treinen gedaan worden, niet te verhinderen.

De reeks verrichtingen nemen dus veel meer tijd in dan noodig zou zijn om de verschillende rangeeringen achtereen uit te voeren. Feitelijk verloopt, van het binnenrijden van een trein op een spoor met trottoir tot het wegvoeren van de sleepmachine, waardoor het spoor weerom vrij wordt, dikwijls een tijd van 20, 25, ja 30 minuten.

Bij het vertrek, worden de rijen voertuigen op de vertreksporen aangebracht 15, 20 minuten, soms meer zelfs, vóór het vertrekuur.

In eene doorrij-statie, staat de binnenrijdende trein langs de kaai juist zoo lang stil als noodig is om de reizigers uit en in te laten, en rijdt hij daarna in dezelfde richting voort om te vertrekken of om uitgeweken te worden.

De acht verrichtingen, in eene kopstatie noodig, zijn in eene doorrijstatie aldus beperkt tot twee bewegingen, haast tot eene enkele, daar de rit in dezelfde richting wordt voortgezet na den zeer korten stilstand van den trein.

Nog dient bijgevoegd, dat de acht verrichtingen in eene kopstatie natuurlijk aan dezelfde zijde van de statie worden uitgevoerd. Daaruit volgt eene verstrengeling van rangeeringen in verschillende richtingen op een zelfden bundel sporen aan het einde der statie, door binnen- en uitrijdende treinen heen. De eene verrichting verhindert dus de andere, wat zeer tijdroovend is.

Met de doorrijstatie, daarentegen, geen rangeeringen meer in verschillende richtingen. Bij elk uiteinde van de statie rijden de treinen, over dezelfde sporen, altijd in dezelfde richting. Zoo volgen de aankomende en de vertrekkende treinen elkander gestadig op.

Hoe groot is dus niet het verschil tusschen de bruikbaarheid van eene kopstatie en die van eene doorrijstatie?

De Noord- en de Zuidstatie samen, aldus ingericht tot doorrijstatiën met tien sporen, voorzien van breede trottoirs voor het gemakkelijk en spoedig uit en- inlaten van de reizigers, zullen gedurende een naar de praktijk onbeperkt aantal jaren volstaan voor den dienst met een grooter aantal treinen, dan in die kopstatiën mogelijk zou zijn, zelfs bij vergrooting tot 40 sporen en meer.

Met de kopstatiën in doorrijstatiën te veranderen is de ontlasting der Noord- en der Zuidstatie eene voorgoed opgeloste vraag. Die oplossing heeft boven de andere dit groot voordeel, dat zij niet vergt veel grond in te nemen op de bebouwde gedeelten der gemeenten, en vooral van Sint-Joost-ten-Oode, voor kopstatiën die trouwens na betrekkelijk korten tijd niet meer aan de behoeften zouden voldoen.

B. — *Aansluiting van het Noorder- met het Zuidernet der Belgische spoorwegen.*

Uit hunnen aard zelven dienen de spoorwegen met elkander aan te sluiten en rechtsreeks gemeenschap te geven tusschen de streken, waarvan de lijnen op een zelfde centrum uitloopen.

Waar de Maatschappijen, die tot elkander vreemd staan, zich de zwaarste offers getroosten

om hare netten zou nauw mogelijk met elkander te verbinden, waar men in de groote steden betracht de groote spoorlijnen door middel van doorgaande wegen met elkander aan te sluiten, is het niet te begrijpen dat de twee helften van een en hetzelfde net als het ware van elkander gescheiden blijven; dat er tusschen beide geen rechtstreeksche, snelle verbinding besta.

Nu, in het uitgebreid net van de Belgische spoorwegen, zijn de Noorderlijnen eenerzijds, de Zuiderlijnen anderzijds feitelijk gescheiden door de Brusselsche agglomeratie.

Want de ringspoorweg bewesten Brussel kan niet beschouwd worden als eene voldoende verbinding. Hij is ontoereikend voor het verkeer, waarin hij dient te voorzien; hij is als 't ware doorgesneden door de draaibrug over het Zeevaartkanaal te Laeken; hij verhelpt noch de erge gebreken noch de bekrompenheid van de tegenwoordige reizigersstatiën.

Dat men, bij den aanvang van de spoorwegen, de reizigersstatiën in den omtrek der groote steden, op minderwaardige gronden aangelegd, en ze van elkander gescheiden gelaten hebbe, valt te begrijpen. Destijds was niemand bedacht op de ongehoorde bedrijvigheid die eens op de spoorwegen zou heerschen.

Maar zoodra het verkeer zich ontwikkelde, werd alras erkend hoe groot het kwaad was, dat uit die afzondering ontstond.

De behoefde aan rechtstreeksche betrekkingen van de verschillende gedeelten des lands niet alleen met de groote centrums, maar ook met de verder gelegen streken, heeft, sindslang, geleid tot het aanleggen, rondom de groote steden, van ringspoorwegen om de statiën, die haar bedienen, langs omwegen met elkander te verbinden.

Maar het duurde niet lang, of dit middel bleek een ontoereikende, ondoeltreffende oplossing te zijn. Zij kon slechts dienen voor een beperkt, traag verkeer.

De ringspoorweg moge voldoende wezen voor het goederenvervoer; aan de tegenwoordige behoeften van een druk reizigersverkeer beantwoordt hij niet

Het verkeer tusschen twee door eenen ringspoorweg bediende statiën vergt het binnenrijden van de treinen in eene kopstatie, het verwisselen van machine, het terugrijden over enkele kilometers lijn, een betrekkelijk langen rit over het ringspoor, het binnenrijden in eene tweede kopstatie, het nogmaals verwisselen van motor, en daarna nogmaals terugrijden.

Dan als de beide te Brussel te verbinden statiën nog geen 3 kilometer van elkander liggen, moeten de treinen langs den omweg van de ringlijn 11 kilometer weg afleggen.

En wat al verwikkelingen in den dienst! Wat al rangeeringen, verwisseling van motoren, tijdverlies zoowel voor den reiziger als voor het spoorwegpersoneel!

Een trein uit Antwerpen voor Bergen en Parijs, die eerst te Brussel (Noord), dan te Brussel (Zuid) binnenrijdt, behoeft drie locomotieven voor de reis van Antwerpen tot Bergen. Voor de reis van Brussel (Noord) tot Brussel (Zuid) over het ringspoor, zonder oponthoud onderweg, heeft hij 17 minuten noodig.

Na den aanleg van de rechtstreeksche Verbinding, slechts 3 kilometer lang, wordt de reis van Antwerpen tot Bergen met eene enkele machine afgelegd en duurt de rit over de Verbinding maar 7 of 8 minuten, met inbegrip van het oponthoud aan de centrale halte.

Rekening houdende met het langer oponthoud dat thans te Brussel (Noord) en te Brussel (Zuid) noodzakelijk is voor het verwisselen van machines, kan veilig verklaard, dat door de rechtstreeksche verbinding 15 minuten worden ingewonnen.

Met de Verbinding zal de Brusselsche agglomeratie niet langer een hinder wezen voor het steeds drukker wordend verkeer tusschen de verschillende deelen des lands, tusschen de verscheidene natiën van Europa.

Over de Verbinding zal het verkeer even gemakkelijk, even doorgaand, even snel geleid worden als de rit in de tusschenstatiën van de verschillende deelen van het net.

Door de aangenomen verbindingslijn, die rechtstreeks, zonder terugrit, langs den kortsten weg, de Noord- en Zuidstatie, die eindpunten van de beide groote deelen van het spoorwegnet, met elkander aansluit, wordt het vraagstuk op de eenvoudigste, de volledigste en de gelukkigste wijze opgelost ten opzichte van de uitvoering van den dienst over het net in zijn geheel en over de internationale lijnen.

C. — *Afschaffing van het lastige en kostbare rangeeren in kopstatiën.*

Wij hebben gezegd wat al verrichtingen er noodig zijn om eenen trein binnen te laten, uit te wijken, weder aan kaai te voeren voor het vertrek, en dan af te zenden.

Eens de Verbinding klaar, dan zijn al die lastige rangeeringen afgeschaft of onbeduidend geworden.

Zijn eens de lijnen, die in de Noordstatie uitloopen, aangesloten met die welke thans in de Zuidstatie eindigen, dan kan gemakkelijk het aantal der treinen die te Brussel uit- of afstoomen tot een minimum beperkt en aldus de belangrijkheid van de inrichtingen tot samenstelling der treinen en het aantal verrichtingen voor het uitwijken en het weder doen rijden van de rijen voertuigen verminderd worden.

Onder dat stelsel kunnen vele treinen, die thans in de eene of andere der eindstatiën uit- of afstoomen, heel goed voorbij Brussel voortrijden. Het valt te begrijpen, dat een trein komende van een der Noorder-, Ooster- of Westerbanen, en dus uitloopende te Brussel (Noord), waar hij dikwijls enkele uren uitgeweken blijft, voortaan door de stad heen over de Verbinding tot aan de Zuidstatie en vandaar over eene der banen, die uit die statie vertrekken, voortrijde. In hoeverre dat programma te verwezenlijken is, zal afhangen van de dienstregeling der treinen, van dezer samenstelling, van het profiel der lijnen.

In 1901, werd die zaak reeds ter studie gelegd.

Alsdan telde men te Brussel (Zuid), in gewonen tijd, dat is, na aftrek van de buitengewone treinen die op dagen van druk verkeer reden, 210 treinen, of 105 aankomende en 105 vertrekkende.

Te Brussel (Noord), 320 treinen, of 160 in elke richting. Te zamen dus, voor de beide statiën, 530 in- of uitrijdende treinen per dag. Uit de studie is toen gebleken dat, onmiddellijk na den aanleg van de Verbinding, ongeveer 100 treinen rechtstreeks van de Noorder- op de Zuiderlijnen, of omgekeerd, konden overgaan. Het kan niet anders, of later zal dat aantal nog toenemen, naarmate verder uitgezien wordt naar mogelijken voortrit van de treinen door de Brusselsche agglomeratie heen.

Aldus zou, den dag dat de Verbinding in dienst wordt gesteld, het aantal der daarover rijdende treinen verminderd zijn tot 430.

Ook zullen er te Brussel veel minder rijen voertuigen uitgeweken of voor het vertrek gereed gezet moeten worden.

Bovendien zullen die verrichtingen ten zeerste vereenvoudigd zijn.

Elke dier verrichtingen, bij aankomst of bij vertrek, vergt thans vier bewegingen in omgekeerde richtingen en het gebruik van rangeermachines.

Na aanleg van de Verbinding, geen rangeermachines meer, geen veelvoudige bewegingen meer in omgekeerde richtingen.

Een trein komende van de Zuiderlijnen, de stad doorkruisende over de Verbinding tot aan de Noordstatie, waar zijn loop eindigt, rijdt, na het uitlaten van de laatste reizigers, in dezelfde richting voort en, door zijne eigene locomotief gesleept, komt hij rechtstreeks, over bijzondere omrij-sporen, in de bundels wijksporen, waar de machine wordt afgehaakt en, steeds in dezelfde richting, voortrijdt om dadelijk in de stelplaats te gaan. Geen rangeermachines meer, geen bewegingen meer in omgekeerde richtingen, geen achtereenvolgend aanhaken van machines meer, geen herhaalde kruisingen meer van de in- of uitrijsporen der statiën door rangeerende treindeelen. Opheffing van gevaar voor het personeel, vereenvoudiging van de verrichtingen, besparingen van allen aard, van tijd en van geld.

In zijne redevoering van 15 Maart 1911, heeft Minister de Broqueville de

bezuiniging in de manœuvers op 700 tot 800 duizend frank per jaar geraamd, vóór den oorlog.

Zij zou blijkbaar veel grooter zijn op heden.

De zaak schijnt dus alzoo uitgemaakt te zijn : het is de Verbinding van de Noorder- en Zuidergedeelten van het net welke de Ministers, die den achtbaren heer Neujean zijn voorgegaan, steeds hebben beoogd; het is deze Verbinding welke steeds de gunstige stemmingen van het Parlement heeft uitgelokt.

Voordeelen van het aaneenschakelen der verschillende deelen van het net.

Edoch, zegt de Memorie van Toelichting, sommige zien vooral in de Verbinding het aaneenschakelen van de verschillende deelen van het net!

En het tracht te bewijzen dat men de voordeelen die men door deze aaneenschakeling tracht te bekomen zonder dezelve kunnen bereikt worden.

Merken wij op, zegt de Memorie, dat men van het Noordstation uit de West-, Noord-, Oost- en Zuid-Oostkanten van het land bereikt.

Al de lijnen van het Zuiden, Zuid-Westen en ook van het Westen, van de lijn van Doornik en van Kales, komen anderzijds uit aan het Zuidstation.

Eene rechtstreeksche Verbinding Zuid-Noord, zou dus al de lijnen die te Brussel uitkomen in verbinding brengen en daardoor al de streken van het land.

Kan men dit bekomen door de middelen vooropgezet door de Memorie van Toelichting?

Volstrekt niet.

Zij veronderstelt dat de treinen, in te richten tusschen Antwerpen en Charleroi hetzij over het Luxemburgstation, hetzij over de nieuw in te leggen lijn Schaarbeek-Halle zouden kunnen loopen.

Niemand zal voorzeker aannemen dat dit eene aaneenschakeling is van de twee deelen van het net, zooals in het stelsel van de Verbinding. Het is slechts de oplossing van een bijzonder geval, de verbinding tusschen twee bepaalde steden.

Het is weinig of zelfs niets, en bovendien is de oplossing zoo gebrekkig dat zij zelf niet practisch is.

De indiener van het voorstel heeft den gansch verschillenden loop van de twee deelen der lijn van Antwerpen naar Charleroi, over Brussel Leopoldswijk en Ottignies, uit het oog verloren.

Het eerste gedeelte van de lijn van Antwerpen naar Schaarbeek, is eene volstrekt vlakke lijn, en de treinen die langs daar gaan kunnen tot hun maximum van samenstelling gevormd worden, terwijl zij kunnen getrokken worden door motoren die aan de vlakke lijnen zijn aangepast.

Maar van af Schaarbeek verandert het loopvlak heel en al. In plaats van eene vlakke lijn staan wij hier tegenover eene lijn waarvan de exploitatie de moeilijkste is van heel het net, de Luxemburglijn die tot Ottignies, splitsingstation,

achtereenvolgens hellingen en glooiingen vertoont van 16 millimeter per meter.

De samenstelling van den trein zou dus ofwel moeten verminderd worden voor den heelen afstand wegens de moeilijkheden van de lijn, of onderweg gewijzigd. Bovendien zou men te Schaerbeek van motor moeten veranderen. Wat een onverstandige, antieconomische, lastige exploitatie.

Indien zij zoo practisch was, waarom zou dan het Bestuur ze niet reeds hebben aangenomen vermits er nu reeds twee rechtstreeksche treinen loopen in elke richting, tusschen Antwerpen en Charleroi, die men te Brussel-Zuid doet terugkeeren, en die aldus 2 $^1/_2$ tot 3 uur vergen om een afstand van 100 kilometer af te leggen.

* * *

De nota van 1919 zegt nog :

Zijn eens de lijnen, die in de Noordstatie uitloopen, aangesloten met die welke thans in de Zuidstatie eindigen, dan kan gemakkelijk het aantal der treinen die te Brussel uit- of afstoomen tot een minimum beperkt en aldus de belangrijkheid van de inrichtingen tot samenstelling der treinen en het aantal verrichtingen voor het uitwijken en het weder doen rijden van de rijen voertuigen verminderd worden.

Onder dat stelsel kunnen vele treinen, die thans in de eene of andere der eindstatiën uit- of afstoomen, heel goed voorbij Brussel voortrijden. Het valt te begrijpen, dat een trein komende van een der Noorder-, Ooster- of Westerbanen, en dus uitloopende te Brussel (Noord), waar hij dikwijls enkele uren uitgeweken blijft, voortaan, door de stad heen over de Verbinding tot aan de Zuidstatie en vandaar over eene der banen, die uit die statie vertrekken, voortrijde. In hoeverre dat programma te verwezenlijken is, zal afhangen van de dienstregeling der treinen, van dezer samenstelling, van het profiel der lijnen.

Zooals men ziet heeft het Spoorwegbestuur, wanneer het getracht heeft sommige treinen van weerszijden de hoofdstad te doen doorloopen, niet, zooals wel doet de Memorie van Toelichting, *a priori* het vereischte gesteld rechtstreeksche betrekkingen in te richten tusschen twee bepaalde steden zonder zich in te laten met de exploitatievereischten der te ontleenen lijnen, hetgeen eene gebrekkige en kleinzielige wijze van opvatting ware geweest.

Om deze onafgebroken richtingen te bepalen liet het Bestuur zich leiden door den uurrooster, de samenstelling der treinen, het profiel der sporen.

Over het algemeen moet het verkeer tusschen uit elkaar loopende lijnen worden verzekerd niet door middel van rechtstreeksche lijnen, maar wel door middel van aansluiting tusschen de treinen die aan elk der lijnen worden *aangepast* en te Brussel in de onderscheiden stations der Verbinding samenloopen. Door eene eenvoudige verwisseling van trein wordt aldus de aansluiting verzekerd zonder ingewikkelde en anti-economische exploitatie.

Uit de door ons aangehaalde woorden der nota van 1909 blijkt overigens klaar dat, wanneer het Spoorwegbestuur naar de mogelijkheid zocht om sommige treinen die thans te Brussel doodloopen, verder dan de Brusselsche agglomeratie te doen rijden, gezegd Bestuur geenszins ten doel had doorgaande treinen tusschen enkele bepaalde centra van het land in te leggen. Uit de woorden

der Nota blijkt daarentegen dat het Bestuur het getal treinen die te Brussel worden gevormd of er doodloopen, op een minimum wilde brengen, en aldus de aanzienlijkheid der vormingsplaatsen en wijksporen verminderen, alsmede het gareeren en ingang stellen der treinen, waaruit merkelijke besparingen in de exploitatiekosten moesten voortspruiten te gelijkertijd als eene vermindering in den last der stations. Feitelijk heeft men voor doel, twee bestaande treinen tot een enkelen te versmelten ten einde den dienst te vereenvoudigen en niet hem te verwikkelen door het inleggen van doorgaande treinen die overbodig worden geacht.

* * *

Door de lijn Schaarbeek-Halle, aldus de Memorie van Toelichting, zal het mogelijk worden doorgaande treinen in te leggen tusschen Antwerpen en Charleroi.

Deze *doorgaande* treinen zouden de lijn Schaarbeek-Halle ontleenen welke in de eerste plaats moet dienen voor het verkeer der goederentreinen, en in de tweede plaats voor het verkeer der reizigerstreinen met *tragen rit*. Op deze lijn zal geen enkel aanzienlijk reizigersstation voorkomen. Men zou aldus treinen met verschillende snelheid onder elkaar doen loopen, hetgeen men thans beslist wil weren.

Daarenboven, zouden de ingelegde treinen ofwel *de hoofdstad geheel ter zijde laten liggen* en ze op grooten afstand, ten Oosten over Boendael, omvaren ofwel, zoo men ze langs het station van de Leopoldswijk zou willen leiden, ware het noodig ze, van Watermael tot Schaarbeek, een groot gedeelte der lijn met zachte en sterke hellingen te doen doorloopen met al wat er bij betrokken is.

* * *

Men kan zich trouwens afvragen of er een voldoende reizigersverkeer bestaat om alleen een iet of wat drukker dienst van doorgaande treinen tusschen de steden Charleroi en Antwerpen gaande te houden.

Het antwoord is niet twijfelachtig, het is ontkennend en de Memorie van Toelichting bevestig het overigens zelf waar zij zegt dat zekere doorgaande treinen op ontoereikende wijze zouden benuttigd worden om de veroorzaakte kosten te dekken.

Naar de Toelichting het zelf erkent, moet men daarbij niet langer stil blijven.

De cijfers verstrekt aan de Middenafdeeling in antwoord op hare vraag 14 zijn gansch afdoende en toonen dat tusschen Antwerpen en Charleroi het dagelijksch gemiddeld aantal reizigers die de bestaande doorgaande treinen benuttigen 131 is per dag, of onderscheidenlijk 57 en 74 per trein. In omgekeerden zin, zijn de cijfers nog minder : tusschen Charleroi en Antwerpen, dagelijks gemiddeldcijfer van 101 reizigers, of 56 en 45 per trein.

De Middenafdeeling wenschte niet bij deze eenvoudige vaststelling te blijven. Zij heeft aan de Regeering gevraagd (vraag 14) of in hare opvatting dit verkeer zou toenemen bij aldien men zou beslissen van de Verbinding af te zien.

Het is dus op zulk een onbeduidend verkeer dat de Minister zich steunt om zijn stelsel te verdedigen. Alzoo schijnt hij zich zelf geen rekenschap te geven van het doel der Verbinding en van den vooruitgang dien zij kan verwezenlijken.

* * *

Toen de Regeering de rechtstreeksche verbinding voorstond, te Brussel, van de Noorder- en Zuidergedeelten van het net, ging zij uit van het standpunt dat een reiziger, die te Brussel aankomt van gelijk welk punt van het net, *nabij gelegen of meer verwijderd*, zonder het station te verlaten, te Brussel een trein zou kunnen vinden die hem zou toelaten zich naar gelijk welk ander punt van het net, insgelijks *nabij gelegen of meer verwijderd*, te begeven.

De rechtstreeksche verbinding verwezenlijkt dit programma op volstrekte wijze.

Is dit ook zoo met het stelsel van de Memorie van Toelichting?

Geenszins.

Het is juist te zeggen, zooals de Memorie van Toelichtting het doet, dat het net, zooals het bestaat, toelaat doorgaande treinen in te leggen waarbij de belangrijke centra van het land worden verbonden, op even voordeelige wijze als het door de Noord-Zuiderverbinding zou geschieden.

Die rechtstreeksche betrekkingen kunnen, in een zekere mate en op vaak gebrekkige wijze, worden verwezenlijkt tusschen met zorg gekozen afgelegen punten. Zij zouden niet bestaan, zooals met het stelsel der Verbinding, *tusschen twee om 't even welke, nabijgelegen of verder afgelegen stations*.

Dit is het aanzienlijke, hoofdzakelijke verschil tusschen de beide stelsels.

De Memorie van Toelichting merkt nog aan hetgeen er gedaan wordt voor enkele zeldzame lijnen van Antwerpen naar Parijs. En om deze thesis te steunen beweert zij dat, met het stelsel der Verbinding, deze treinen daarvoor vijf minuten meer zouden doen dan thans.

Misschien zou het voordeel het station Brussel-Noord aan te doen, en de centrale halte in het centrum van Brussel, wat het reizend publiek van Brussel zeer zou waardeeren, deze kleine verlenging van duur ten volle billijken.

Maar om tot dit besluit te komen, — vijf minuten meer voor de reis Antwerpen-Brussel-Zuid —, haalt de Memorie van Toelichting aan, dat in het Noordstation de treinen tien minuten zouden stil blijven. Wij zullen bewijzen, door voorbeelden van gelijkaardige gevallen, dat deze duur overdreven is.

Wat de Memorie van Toelichting niet zegt is dat thans de treinen Amsterdam-Parijs, verplicht terug te keeren in het station Brussel-Zuid, daar gedurende 22, 24 en 25 minuten blijven staan. Zoodanig dat, zelfs wanneer men in de stations Noord en Zuid den overdreven stilstand aanneemt van 10 minuten, het vertrek van de treinen naar Parijs, als de Verbinding er komt, zal kunnen geschieden van uit het Zuid-station 7, 9 en 10 minuten vroeger dan het thans gebeurt.

Dit argument valt dus weg. In plaats van verlies, zal er eene werkelijke aanwinst van tijd zijn.

* * *

De Memorie van Toelichting beweert dat men met het stelstel van de Verbinding, tweemaal van locomotief moet veranderen, terwijl men thans maar eenmaal moet veranderen.

Zooals wij het verder zullen aantoonen, kunnen de stoomlocomotieven, volgens de uitdrukkelijke en zeer bevoegde meening van de Commissie van Bestuur, behouden blijven aan de treinen op de lijn van de Verbinding. Er zou dus integendeel, tusschen Antwerpen en Bergen, zelfs tusschen Antwerpen en Parijs, geen verandering van motor noodig zijn, terwijl in het tegenwoordig stelsel de verandering van motor te Brussel-Zuid onvermijdelijk is, met al zijn last en zijn verlies van nuttig gebruik der motoren en van dezer personeel.

De Memorie van Toelichting zegt nog dat de Wester-ringspoorweg van Brussel op vier lijnen zal gebracht worden.

Wij twijfelen grootelijks aan de uitvoering daarvan, tenzij in een zeer verre toekomst.

Het aanleggen van vier sporen, twee voor den dienst der reizigers, twee voor den dienst der koopwaren, werd in aanmerking genomen met het oog op het inrichten, op den wester-ringspoorweg, van een drukken dienst, met doorloopend vertrek, van reizigerstreinen die stil blijven op de verschillende stopplaatsen voor reizigers, op dezen ringspoorweg gelegen.

Het was opgevat met het oog op de inrichting van den werkelijken dienst van metropolitaansche treinen loopende als te Berlijn, op het ringspoor Oost-West, wiens kringloop zou aangevuld zijn geweest door eene aansluiting tusschen het station van het Quartier-Leopold en het station Brussel-Zuid.

Minister Vandenpeereboom heeft vroeger het Parlement over deze toekomstige inrichting van metropolitaansche treinen onderhouden.

Doch, volgens zijne inzichten, was dit een oplossing voor een verre toekomst wanneer de Brusselsche agglomeratie ten minste het dubbele zou tellen van hare huidige bevolking.

Op geen enkel oogenblik, is hier in de gedachte van vorige ministers opgekomen dit ontwerp te verwezenlijken en de lijn met vier sporen aan te leggen.

Indien er, in vooruitzicht van deze uitbreiding, enkele nieuwe kunstwerken werden gebouwd, dan was dit bij wijze van voorzorg om de oplossingen in de verre toekomst niet in gevaar te brengen of in niets te hinderen en om ze in zekere mate voor te bereiden.

Thans meer dan ooit zou men de uitvoering van het werk kunnen billijken. De reizigerstreinen welke de lijn bedienen bestaan niet meer en er loopen nog alleen de weinige treinen van Antwerpen op Parijs.

Daarenboven, zooals de Memorie van Toelichting het zelf aangeeft, zal deze lijn ontlast worden van talrijke goederentreinen na het aanleggen van de lijn Schaarbeek-Hal.

Men zou dus minder dan ooit thans de verdubbeling van de sporen dezer ringbaan kunnen billijken en wij kunnen niet bevroeden dat men heeft kunnen verklaren dat dit werk gaat uitgevoerd worden. De Kamer zou overigens over dergelijk voorstel moeten uitspraak doen.

Vermelden wij ten slotte de volgende gedeelten uit de nota van Senator Vinck

over de voordeelen der Verbinding, ten opzichte van het eventueel aanleggen van een metropolitaanschen spoorweg :

De Verbinding is een oplossing welke de toekomstige uitbreiding van ons nationaal net en van het metropolitaansch net der stad Brussel verzekert.

Dat de aangebouwde gemeenten er op nadenken : van de Verbinding afzien, is de schoonste gelegenheid verliezen om den grondslag van een metro aan te leggen, waarvan, in 't vervolg, gansch een net zou kunnen aangesloten worden.

HOOFDSTUK V.

Zienswijze van de Belgische en buitenlandsche technici over de voordeelen der doorrij-statiën.

Maar zou de Verbinding, zooals de Memorie van Toelichting het zeer vermetel bevestigt, werkelijk zonder invloed zijn op het verkeersvermogen van de Noord- en Zuidstatiën ?

De achtbare Minister zou hier in strijd zijn met de technici van geheel de wereld en met de ambtenaren en niet de minste van zijn eigen Departement.

Wat is in zake exploitatie het voordeeligste : een doorloopend station of een doorrijstation? Dat is de op te lossen vraag.

Wie zou durven staande houden dat een gedrang van volk gemakkelijker uit eene afgesloten straat zal geraken, wanneer het op zijn weg door nieuwe aankomenden moet terugkeeren dan indien de straat aan beide uiteinden open ligt?

Dit wordt nochtans beweerd in de Memorie van Toelichting.

En dit is des te meer opvallend, daar twee ambtenaren van het Departement van Spoorwegen, de heer Vanderrydt, beheerder van den trekdienst en het materieel en professor aan de Brusselsche Universiteit, alsmede de heer Minsart, ingenieur bij denzelfden dienst en die, naar wij meenen, deel uitmaakt van het Kabinet van den Minister van Spoorwegen, dat die beide ambtenaren het tegenovergestelde staande houden.

In boek II van de *Cours d'exploitation des Chemins de fer,* welke het werk is van beide genoemde schrijvers, drukken dezen zich uit als volgt :

De doorrijstations hebben het voordeel op de kopstations om volgende redenen : *a*) het inrijden der statie geschiedt met minder gevaar en minder tijdverlies; *b*) de treinen houden slechts den vereischten tijd stil om de reizigers te laten op- en afstappen, om de goederen te lossen en te laden. Hetzelfde kan niet gezegd worden van een kopstation, waar aan den trein een versche locomotief en een versche foergon moet worden gehaakt, tenzij men voor regel aanneme vóór en achter een foergon vast te haken; *c*) het rangeeren der doorgaande treinen kan sneller geschieden, daar het kan worden uitgevoerd hetzij aan het eene of het andere uiteinde van den trein; *d*) de exploitatie van het station levert minder gevaar op : men is verlost van het over en weer rijden van een aantal locomotieven, hetgeen eigen is aan de kopstations, waar elke doorrijdende trein eene versche locomotief vergt — deze moet van de stelplaats komen tot op het spoor van vertrek — en eene locomotief achterlaat die naar de stelplaats moet terugkeeren wanneer de trein vertrokken is.

Ondanks deze nadeelen die den gang en de kosten der exploitatie bezwaren, bouwt men kopstations, soms omdat men niet anders kan, meestal omdat zij toelaten verder binnen de steden te dringen.

Men zou niet beter met enkele trekken het voordeel der doorrijstations voor het reizigersverkeer kunnen beschrijven.

Deze zoo klare en besliste meening van twee ambtenaren van het Departement, die krachtens hun stand groot gezag oefenen in zake spoorwegexploitatie, antwoordt zegevierend op de strijdige bewering der Memorie van Toelichting.

* * *

Dit wordt trouwens volkomen bevestigd door de onderscheidene meeningen die werden uitgebracht tijdens de besprekingen welke plaats vonden op het Internationaal Congres der Spoorwegen. Op dit Congres waren de meest gezaghebbende afgevaardigden aanwezig van de Spoorwegbesturen van gansch de wereld, met uitzondering van die der vroegere vijanden.

* * *

Een op stevige gronden rustend verslag betreffende de inrichting der kopstations voor reizigers werd tijdenen den jongsten zittijd aan het Congres te Rome in 1922 voorgelegd.

En door deze woorden bedoelde het Congres de statiën in groote steden gelegen.

De Verslaggever, de heer Baldwin, ondervoorzitter van l' « *Illinois Central* », het grootste net der Vereenigde Staten, rangschikte de kopstations voor reizigers, ten aanzien van de schikking der sporen met perrons, in drie algemeene typen :

Kopstations;
Doorrijstations;
Beugelstations.

Het beugelstation, zegde hij, is een andere opvatting van het doorrijstation. Gemeenlijk, komen de treinen uit dezelfde richting het station binnen, de hoofdsporen loopen samen van af de uiteinden der perrons, zoodat zij een beugel of cirkelsegment vormen.

Op die wijze kunnen de inrijdende treinen hun stand van vertrek nemen langs den beugel doorheen het station, na zich in anderen zin te hebben geplaatst en zonder de nieuw inloopende treinen te moeten tegemoet rijden.

Dit stelsel wordt dikwijls aangenomen bij de eindpunten der tramwegen, doch wegens de noodige uitgestrektheid voor de krommingen met grooten straal, is zijn gebruik voor de spoorwegen zeer beperkt. Het « *Broad street-station* », te Richmond (Virginia), is een voorbeeld van dit type.

De beugel, die reeds aanvangt in het station van Boston-Zuid voor de bommeltreinen, bleef tot nog toe onaangewend, terwijl daartoe de electrische trekkracht noodig is en deze nog niet werd aangenomen.

De Verslaggever, de drie stationstypen besprekende drukte zich uit als volgt :

In een kopstation is het noodzakelijk dat al de locomotieven en al de voertuigen door den eenigen hals in- en uitloopen. Dit is niet zoo voor de doorrij- en beugelstations, waar de bewegingen gewoonlijk voortdurend zijn doorheen de stations en waar de belemmeringen wegens bewegingen in tegenovergestelden zin tot het minimum zijn teruggebracht.

En verder :

Het overdreven aantal terugwijkende en doorloopende bewegingen die noodig zijn in een kopstation strekt er toe de mogelijkheid van den dienst te verminderen. In de doorrij- en beugelstations, waar de bewegingen in een enkelen zin plaats hebben, kan een trein den voorafgaanden volgen, terwijl in het kopstation een perronstation moet vrij geworden zijn van een trein, alvorens een andere er kunne opkomen.

Dienvolgens, bij gelijk aantal perronsporen, is de mogelijkheid der doorrij- en beugelstations *aanzienlijk* grooter dan die der kopstations.

En nog :

De voordeelen der doorrij- en beugelstations op de kopstations zijn in 't oogvallend.

* * *

Laten wij aanmerken dat op het Congres der Spoorwegen de verslagen niet de uiting zijn van de persoonlijke opvatting van den Verslaggever, maar de samenvatting van de inlichtingen verstrekt in den loop van grondige studiën ondernomen bij al de tot het Congres toetredende besturen, welke inlichtingen de Verslaggever enkel methodisch rangschikt om er de gevolgtrekkingen uit af te leiden welke uit de praktijk zelf en uit de adviezen van de diensten der netten blijken.

De groote Amerikaansche spoorwegnetten hebben in ongehoorde verhoudingen hun verkeer en de noodwendigheden van den dienst zien groeien, en zij hebben niet geaarzeld, vaak met reusachtige onkosten, nieuwe methodische instellingen op te richten, volgens een rationeel opgevat plan.

Moeten wij wijzen op het in zekeren zin klassiek geworden voorbeeld van het grootsche ondergrondsche station, in het hart zelf van New-York opgericht door de Pennsylvania Railroad, en dat voor den oorlog 850 millioen frank heeft gekost? En dit om in het centrum van de groote stad een doorgangstation te hebben verbonden met twee andere kopstations die de Compagnie bezat te Jersey-City eenerzijds, te Long-Island anderzijds.

* * *

Het spreekt van zelf dat deze private maatschappijen, meer dan welk ander bestuur zeer spaarzaam met hare geldmiddelen omgaan en dat zij slechts geldelijke offers brengen met de zekerheid dat zij ruimschoots zullen vergoed worden door de winsten van de exploitatie, zoowel in bijkomende ontvangsten als in uitsparing van exploitatiekosten.

Men mag dus zeggen dat de besluiten getrokken uit de ondervinding van de groote spoorwegnetten van de Vereenigde Staten in zekeren zin eene zuivere leer vormen, ontdaan van alle bekommeringen die niet zijn de best mogelijke oplossing.

* * *

Op het Congres van 1922 leidde de bespreking van de verslagen tot zeer belangrijke verklaringen van een groot deel der Congresleden.

De afgevaardigde van de Nederlandsche Spoorwegen drukt zich uit als volgt :

De heer Simon-Thomas, *van de Nederlandsche Spoorwegen.* — Mijne Heeren, ik ben zoo vrij eenige aanmerkingen in het midden te brengen over het merkwaardig verslag van den heer Maccallini. Dit werk heeft mij ten zeerste geïnteresseerd, maar ik betreur dat alleen de plannen van de doorloopende stations daarin worden aangehaald. Het zou den indruk kunnen wekken dat het kopstation de eenige oplossing is van de groote terminusstations voor reizigers. Niets is minder juist.

Het is nochtans de heer Baldwin die ons in zijn verslag de moderne doorrijstations aantoont, zooals het station van de « Pennsylvania Railroad » te New-York City en het Centraal station van Kansas-City. Het bouwen van een terminusstation voor reizigers biedt zeker groote voordeelen. Terwijl in een doorloopend station al de treinen moeten teruggebracht worden naar de bundels wijksporen, schenkt het doorloopend station, geëxploiteerd in de twee richtingen, de mogelijkheid de sporen met perrons vrij te maken met doorloopend verkeer naar de bundels wijksporen, gelegen aan de andere zijde van het station.

Dit doorloopend verkeer, door het station, zal voorzeker de perronlijnen zoo spoedig mogelijk vrij maken; dit voordeel is van overwegenden aard met het oog op de vermeerdering van het vermogen van het station.

. . . . . .

Zoo biedt voorzeker het doorrijstation een der meest practische oplossingen voor verkeerscentra, daar waar een aanzienlijk gedeelte van de treinen aankomen en doorrijden van de eene lijn op de andere.

Het is u voorzeker niet onbekend dat de Duitschers hebben toegegeven dat de bouw van hun vermaard Leipzigerstation een der grootste hinderpalen van hun net uitmaakt.

En zoo het waar is dat geen station van groot belang in deze laatste jaren werd tot stand gebracht ter oorzake van den oorlog, is het ook waar dat de onderscheidene besturen niet opgehouden hebben nieuwe ontwerpen te maken.

Daarom betreur ik oneindig in de verslagen niet sommige nieuwe ontwerpen te hebben gevonden, bij voorbeeld die van het station Rijssel van het Fransche Noorden en het station Zurich van de Zwitsersche federalespoorwegen.

De heer Maccallini, verslaggever van de Europeesche netten, aangehaald door den heer Simon-Thomas, en die, hoogstwaarschijnlijk, de uitdrukking van « eindstations voor reizigers » in de bewoordingen van de vraag heeft genomen in den beperkten zin van kopstations, en zich in zijn verslag slechts met deze laatste heeft bezig gehouden, antwoordde aan den heer Simon-Thomas :

Het is klaar dat het doorrij- en het beugelstation de *ideale* oplossing zijn om het aantal der verkeersbewegingen te verminderen en dat het kopstation te dien opzichte meer bezwaren oplevert.

En de heer Maison, afgevaardigde van den Minister van Openbare Werken van Frankrijk, voegde er bij :

De heer Maison. — Zonder iets te willen afdingen van de gepastheid der opmerking van den heer Maccallini, moet ik doen inzien dat, willende spreken van nieuwe inrichtingen aan de eindstations, ik niet had gedacht dat er kon kwestie zijn van een nieuw eindstation. Ware er kwestie een nieuw station van dergelijken aard te bouwen voor een groote stad, *dan vraag ik mij af of men de mogelijkheid zou overwegen om hetzelve te verwezenlijken.* Dit is de reden waarom ik meende dat het vooral ging over de uitbreiding van de groote bestaande stations.

Ik voeg er bij dat, voor die stations, het problema zich geheel anders voordoet naar

gelang de steden. Het groote bezwaar voor de vernieuwing der eindstations doet zich heden voor en zal zich nog meer voordoen in de toekomst, gezien de nieuwe noodzakelijkheden welke zich gedurig voordoen.

De heer Brisse, afgevaardigde der Spoorwegen van l'Est (Frankrijk), spreekt als volgt :

Voor de zeer groote steden, moet men berusten in de regeling der verkeerdiensten die wij kennen : metro, tramwegen, rijtuigen. In de minder aanzienlijke steden, waar talrijke lijnen op uitloopen, *schijnt het niet voorzichtig het stelsel der kopstations voor aansluitende treinen aan te nemen. Het doorrijstation is eene betere oplossing.*

In de gedachten van den heer Brisse, is Brussel niet begrepeu bij de zeer groote steden.

Ongetwijfeld, kunnen plaatselijke strijdigheden zich voordoen. De achtbare heer de Broqueville doelde daarop toen hij zegde :

Ik weet dat men getracht heeft de bewoners van de Rogierplaats, de Nieuwstraat, van sommige wijken van Sint-Gilles, van de wijk der Brigittienen, van de Zuidlaan, van de Grondwetplaats op te ruien. Nog een weinig en men zou verklaard hebben dat de Brigittienenwijk, vóór dat de Staat er zich mede bemoeid had, een der schoonste en gezondste was van de hoofdstad, dat de perspectief der Zuidstatie de minnaars van het schoone bekoorde en dat, eindelijk, de Grondwetplaats een feest is voor het oog van den esthect.

De heer Vandervelde. — En gij brengt de esthetiek van de Leerlooiersstraat in gevaar.

*
* *

Op het Congres van 1922 heeft de heer Moutier, afgevaardigde van de Compagnie du Nord (France) het opgerezen debat als volgt samengevat :

De deskundigen, die vrij zijn van alle politiek en plaatselijke beschouwingen, en een grooten invloed op het vraagstuk kunnen uitoefenen, erkennen eenparig dat, hoe overtuigend sommige beweegredenen ook zijn van degenen die op de voordeelen wijzen van een terminusstation met zijn vlakke frontaal vorm en het gemak dat dit oplevert, *de balans nochtans moet overhellen naar een doorrijstation dat, zoo men wil, als terminusstation kan dienen,* maar dat, wat betreft het verkeer van de treinen en den rangeerdienst, het onbetwistbare voordeel oplevert open te zijn aan de andere zijde, zoodat het een hulpmiddel te meer aanbiedt; edoch, zooals de heer Verslaggever heeft gezegd, een werktuig heeft maar waarde naar gelang men er het beste gebruik weet van te maken.

De herhaalde verklaringen afgelegd op het Congres te Rome, zoo juist, zoo uitdrukkelijk, zoo uitgesproken in tegenstelling met de stelling van de Memorie van Toelichting, werden niet in twijfel getrokken, zelfs nooit besproken door den afgevaardigde van de Belgische Staatsspoorwegen, den heer Hanrez, van den Dienst der Exploitatie, die als Ondervoorzitter van de Afdeeling in het bureel zetelde.

Er was ten andere niets aan te voeren tegen deze sterk gestaafde verklaringen.

*
* *

Over die kwestie is dus uitspraak gedaan.

Laten we nu nagaan wat de ondervinding in het buitenland ons leert in verband met de keuze tusschen de kopstations en de doorrijstations.

In Europa is het aanleggen van een enkel stel van nieuwe inrichtingen tamelijk zeldzaam. Men stelt zich over het algemeen tevreden met het aanpassen, of vergrooten van bestaande inrichtingen, hoe gebrekkig zij in hare algemeene opvatting ook wezen. Er zijn nochtans gevallen waarbij het beginsel van het vervangen van kopstations door doorrijstations werd onderzocht en opgelost.

Voor den oorlog had men besloten de spoorweginrichting te Budapest te veranderen.

De reizigersstations van Budapest, West- en Ooststation, werden op verschillende tijdstippen gebouwd, door verschillende vennootschappen en bleven van elkander afgezonderd.

Zij werden Staatseigendom en werden van dan af beide gebruikt voor de rechtstreeksche internationale treinen, en verzekerden den reizigersdienst tusschen het Oosten en het Westen.

Een eerste verandering werd uitgevoerd, die voor doel had de moeilijkheden uit den weg te ruimen voor den dienst der reizigers, tot op het oogenblik van den voorgenomen algemeenen herbouw, die reeds voor den oorlog begonnen was.

Dit stelsel omvat de oprichting, op goed gekozen punten van de Noorder- en Zuidervoorsteden, van twee voor-stations aan elk vanwelke een station voor de wijksporen en voor de inrichtingen van den tractiedienst der reizigerstreinen zal toegevoegd worden.

Buiten deze twee voorstations die aldus onze Noord- en Zuidstations zouden vervangen, zal men op eene gunstig gelegen plaats en op zekeren afstand binnen de stad, nog twee stations oprichten voor doorgaande reizigers.

Al deze stations zullen met elkaar derwijze in verband staan, dat men van uit elk dezer zal kunnen vertrekken naar alle richtingen of er, komende van waar ook, zal kunnen afstappen.

De reizigerstreinen die van het Noorden komen zouden, komende uit de doorreisstations, langs den Zuiderkant worden op wijksporen gebracht en omgekeerd. Het ontwerp voorziet bovendien een zulkdanig sporennet dat de internationale treinen of andere doorgaande treinen hunnen weg kunnen voortzetten, na een gering oponthoud om van locomotief te veranderen.

Dank zij deze maatregelen hoopt men viermaal zooveel treinen te kunnen laten vertrekken of binnenloopen (iets minder dan 300) binnen twaalf uren tijds gedurende dewelke de reizigersdienst grootendeels is afgeloopen.

Dat is woordelijk het programma voor Brussel gesteld met dit enkel verschil dat Budapest, eene stad die nochtans minder aanzienlijk is dan Brussel, twee binnenstations zou noodig hebben in plaats van eene.

Bij onze grens zelf, te Rijssel, is de « Compagnie du Nord » beslist de baan van volkomen hervormingen opgegaan en heeft de oprichting ontworpen van een ruim doorreisstation ter vervanging van het kopstation waarvan zou worden afgezien.

De gevolgen van deze hervorming zouden voor de Rijsselsche bevolking ontegensprekelijk van heel wat meer belang zijn dan voor de Brusselaars, vermits van het bestaande station, dat een centrum van buitengewone bedrijvigheid is, zou worden afgezien en het nieuw doorreisstation op eene andere plaats zou worden opgericht.

De hotels, spijshuizen, handelshuizen, enz., die bij of in den omtrek van het station gelegen zijn, zouden aldus hunne kliënteel van reizigers verliezen.

De toestand te Brussel zou gansch anders zijn waar de Noord- en Zuidstations zouden blijven bestaan op hunne huidige plaats en eenvoudig zouden hervormd worden tot doorreisstations.

Men mag zeggen dat hier de belangen der hotelhouders en handelaars uit den omtrek der stations geen nadeel zouden lijden, want, benevens de tegenwoordige kliënteel van een groot gedeelte der stad, welke zij zouden behouden, zouden zij nog de uitsluitende kliënteel van gansch het Noorder- en Zuidergedeelte der agglomeratie krijgen. Nu, juist langs daar breidt de bevolking zich uit. Voegen wij daaraan toe, dat de normale toeneming van het getal reizigers ruimschoots de tijdelijke vermindering zal vergoeden, vermindering welke men vreezen kan bij het begin, doch die hoegenaamd niet zeker is.

Indien men echter de Verbinding niet doorvoert zal men eerder dan men denkt, de Noord- en Zuidstations in zulke mate moeten vergrooten dat hun behoud op de huidige plaats onmogelijk wordt. Zij zullen naar Schaarbeek en Vorst moeten overgebracht worden. Deze oplossing die reeds werd vooruitgezet door sommige ontwerpers, zou nadeelig zijn voor de hotelhouders en handelaars uit den omtrek der bestaande stations, wier belangen alleen door de Verbinding worden gevrijwaard.

Op het Congres te Rome heeft de heer Moutier gewezen op de invloeden van politieken of plaatselijken aard welke te Rijssel, zooals te Brussel, zich deden gelden tegen de verwezenlijking van dit aanzienlijk werk dat, naar de bewering van al de technici van het Congres, nochtans de beste oplossing is, de meest volledige, de eenige eindoplossing en ook de meest voordeelige in economisch opzicht.

* * *

In zijne voordracht tot de « Société industrielle du Nord de la France », te Rijssel gehouden op 16 Januari 1924, heeft de heer Javary, opvolger van den betreurden heer Sartiaux, het vraagstuk als volgt uiteengezet :

Op een tijdstip, waarop de verandering van het station *Lille-Voyageurs* in doorrijstation, beschouwd werd als niet mogelijk, hadden wij langs de zuidkant en door de verplaatsing van het station van Fives, eene gansche reeks schikkingen voorzien die in het station van Rijssel de hoofdlijnen deden aankomen van *Baisieux*, *Valenciennes*, *Douai* en *Béthune*, onafhankelijk van elkander, na ze de eene over de andere te hebben doen springen, zoodat wij *Douai* naast *Roubaix-Tourcoing*, *Baisieux* naast *Calais-Hazebrouck* zouden brengen, om aldus zooveel mogelijk het doorrijden over de kopstations te vergemakkelijken.

Wat zou dit allemaal veel eenvoudiger zijn zoo men, door een doorrijstation, het tegenwoordig kopstation kon vervangen, en tot wat een prachtig samenstel zouden wij aldus niet kunnen komen, niet alleen wat betreft de verbetering van den spoordienst, maar zelfs ook wat betreft het uiterlijk en het voorkomen der stations.

Gij hebt er over te beslissen, en ik hoop wel dat wij in de toekomst de verwezenlijking van dit plan zullen zien.

Zooals men ziet; wijst de heer Javary op de voortreffelijkheid van den dienst in de doorrijstations.

* * *

Toen in 1899 de « Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans » het terminusstation van het Quai d'Orsay heeft gebouwd, werd alles in dit station zoodanig geschikt dat het kan veranderd worden in doorrijstation.

De nota van 1909 zegt het ten andere uitdrukkelijk :

Te Parijs is het nut van eene onderlinge verbinding der statiën en van de oprichting van eene centraalstatie sedert ruim veertig jaren erkend. De uitvoering van een samenplan lijdt daar vertraging doordien het moeilijk is de verscheidene betrokken maatschappijen overeen te brengen, en nog moeilijker voor de Staatsmacht om de toestemming te krijgen van de Stad Parijs, die gesteld was op een uitsluitend stadsnet ; ook door de verscheidenheid van de ontwerpen en door de overgroote kosten aan de verwezenlijking van een om het even welk dier ontwerpen verbonden.

Edoch, ten huidigen dage, wordt, althans gedeeltelijk, aan de uitvoering van dat samenplan gewerkt.

De Maatschappij van den Orléans-spoorweg heeft onlangs 50 millioen frank besteed, om hare lijn langs de Seine te verlengen en haar eindpunt over te brengen op het Quai d'Orsay rechtover den Jardin des Tuileries. Later wordt de lijn van Sceaux daar ook aangevoerd. Ten andere, stroomafwaarts, heeft de Westermaatschappij hare lijn van Moulineaux, die vroeger op het Champ de Mars uitliep, tot aan de Esplanade des Invalides verlengd.

Bij de decreten tot uitvoering van die werken is bepaald, dat de plattegronds- en profielsschikkingen van de beide banen uitloopende de eene op het Quai d'Orsay, de andere aan de Invalides, zoodanig dienen te zijn dat het later mogelijk zij die beide banen met elkander aan te sluiten. Voor zulke mogelijke verbinding is gezorgd. Er zal dus eene verbindingsbaan zijn door heel Frankrijks hoofdstad heen, langs de Seine, die rechtstreeks de gemeenschap mogelijk maakt tusschen de statiën van Orléans, van het Quai d'Orsay, van de Invalides, van het Champ de Mars, van de baan naar Versailles en van de nieuwe lijn uitloopende op de gare Saint-Lazare. 't Is, in groote lijnen, doch op een grooter schaal, juist hetzelfde programma als voor het werk, dat voor Brussel is aangenomen.

Te Parijs zal, aan den boord der Seine, eene middellijnige spoorbaan bestaan, centraal in de mate van het mogelijke, met dien verstande dat zij beperkt blijft tot den linkeroever der Seine.

* * *

Nog een woord over het geval der stad Genève waar het vraagpunt van de inrichting der spoorwegen ook met eenige scherpte wordt behandeld.

Expertencommissiën werden na den oorlog ingesteld, de eerste in 1919, de tweede in 1920.

In de samenstelling van de tweede, in 1920, vinden wij inzonderheid de namen van den heer Sabouret, hoofdingenieur bij den spoorweg Paris-Orléans, die een overwegend aandeel heeft genomen in de studiën en de werken tot verlenging van den spoorweg tusschen de stations van Austerlitz en de Quai d'Orsay, te Parijs, en ook den naam van een onzer landgenooten, den heer Van Bogaert, alsdan inspecteur-generaal der spoorwegen van den Belgischen Staat.

De heer Van Bogaert maakte deel uit van de volledige Commissie, in 1901 ingesteld, voor het bestudeeren van het problema dat te Brussel was gesteld geworden.

Met de algemeenheid zijner collega's, heeft de heer Van Bogaert zich verzet tegen al de andere oplossingen die niet de rechtstreeksche Verbinding waren

dwars door het centrum van Brussel en, van de talrijke ontwerpen, in dezen laatsten gedachtengang, aan de Commissie onderworpen, heeft hij, met al zijne collega's, al de oplossingen afgewezen andere dan degene welke door de Regeering aan de Kamers was onderworpen en door haar aangenomen geworden.

Met de algemeenheid zijner collega's heeft hij eveneens bevestigend uitspraak gedaan over de bijzondere vraagpunten betrekking hebbende op het aangenomen ontwerp.

Hij heeft zich enkel van zijne achttien collega's afgescheiden over de kwestie van inrichting der goederendiensten in de centrale halte waarover hij ontkennend heeft uitspraak gedaan.

De Commissie, in 1921, te Genève ingesteld nam kennis van de onderscheidene ingediende ontwerpen voor de stations van Genève alsmede van de verslagen der beide Expertencommissiën.

Onder de ontwerpen betrekking hebbende op de oprichting eener centrale statie, onderzocht zij vooreerst twee ontwerpen van kopstations, die van Plainpalais et die van Beaulieu.

Zij heeft vastgesteld dat de huidige strekking erin bestaat zooveel mogelijk de reizigersstations bij het stadscentrum te brengen en dat, met het oog op gemakkelijker exploitatie, het klaar blijkt dat een station zonder uitloop minder waard is dan een doorrijstation.

Zij heeft dus beide oplossingen afgewezen, hoewel de kopstations zeer dicht bij het stadscentrum voorzien waren en zij heeft zich vereenigd met de algemeene besluitselen van de verslagen der experten van het College van 1920, waarvan de heer Van Bogaert deel uitmaakte, waarbij voorgesteld werd een centraal station voor doorgaande reizigers, te Cornavin te bouwen, ligging van het huidige station ten dienste gesteld van de reizigers en de goederen.

* * *

Aldus : de leerstellingen van twee onmiddellijke medewerkers van den Minister van Spoorwegen, — de menigvuldige en overeenstemmende verklaringen op het Congres der meest gezaghebbende technische afgevaardigden van de Spoorwegbesturen van heel de wereld, — de uitslagen bekomen overal waar de regel van betere technische exploitatie alleen als regel gold, — de thans nog ontworpen plannen door besturen die denzelfden dienst hebben als de onze, bevestigen ten volle de werken van de drie opeenvolgende Commissiën, — de adviezen welke zij ieder eenparig hebben uitgebracht, — de eensluidende adviezen van al de Ministers die het problema hebben bestudeerd, — de overwegingen uiteengezet in de nota van 1909, — de besluitselen welke de Regeering er uit heeft getrokken en, eindelijk, de telkens goedkeurende stemmingen waardoor de Kamers, twintig maal achtereen, hare eensgezindheid over deze besluitselen hebben uitgesproken.

Van de ongestaafde beweringen der Memorie van Toelichting blijft niets over : « de Verbinding zou geenerlei nuttige uitwerking op het vermogen dezer statiën hebben. »

De adviezen geopperd zoo door de ambtenaren die deel uitmaakten van de

Belgische commissies als door de afgevaardigden uit de verschillende landen die het vraagstuk op het Congres der Spoorwegen hebben besproken, zijn niet bloot speculatief, zij zijn gegrond op de gedane proefnemingen, op de ervaring en op de practijk.

Wij zouden ons dus best bij deze adviezen kunnen bepalen, doch eenige aanhalingen van feiten en cijfers zullen de gegrondheid ervan nog meer doen uitschijnen.

De Amerikaansche verslaggever, de heer Baldwin, op wie wij ons reeds beroepen hebben, geeft in zijn rijk gedocumenteerd verslag inlichtingen van het allerhoogste belang wat de *dienstcapaciteit* der verschillende Amerikaansche stations betreft.

Onder de grootste en de best toegeruste stations van zijn land, stipt hij negen terugritstations uit en hij geeft het maximum getal treinen op die, in een uur, over om het even welk spoor met perron voor den dienst der groote lijnen, loopen.

Deze getallen zijn respectievelijk :

2.1.2.2.3.1.2.1 en 1

Éénmaal bereikt dit volstrekt maximum dus drie treinen per uur.

Indien wij dit buitengewoon geval van kant laten en de gemiddelde maximum benuttiging narekenen der sporen van de verschillende beschouwde kopstations, vinden wij 15/9, 't zij *1.66 treinen* per uur op een bepaald oogenblik van den dag.

Van hetzelfde standpunt uitgaande voor de groote doorgangstations, komt de heer Baldwin voor vijf daarvan tot de cijfers : 6.5.3.3 en 3.

Het volstrekte maximum is dus gestegen tot zes, het is verdubbeld en indien wij de gemiddelde maximum benuttiging der sporen nemen, vinden wij 20/5, 't zij vier treinen per spoor en per uur ofwel ongeveer 2 $^1/_2$ maal meer dan in de kopstations.

Ziedaar een besluit dat rechtstreeks uit de feiten voortvloeit.

* * *

In de Memorie van Toelichting wordt verklaard dat de uurregeling voor de exploitatie der Verbinding een oponthoud voorziet van tien minuten voor elk der stations van Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) en dertig minuten, zegt de Memorie, tusschen de aankomst van een trein te Brussel (Noord) en het vertrek ervan uit Brussel (Zuid).

Op welke gegevens berusten dusdanige bevestigingen? Opsommig of rechtvaardiging ervan vindt men in de Memorie niet.

Laten wij nagaan, wat er in soortgelijke gevallen in het buitenland geschiedt.

En eerst vooral te Berlijn waarvan de inrichtingen der Stadtbahn dikwijls op een lijn met die der toekomende Verbinding werden geplaatst.

Toen de heer Helleputte aan het hoofd van het Ministerie van Spoorwegen stond heeft hij inlichtingen ingezameld nopens de exploitatie-voorwaarden der

Stadtbahn. Wij meenen niet dat hetgeen toen tot stand werd gebracht, thans niet meer zou kunnen gedaan worden.

De statie in de Friedrichstrasse, de meest centrale, de gewichtigste statie der Stadtbahn verzekert tevens den dienst der locaal- en omnibustreinen die op twee andere sporen loopen, terzelfdertijd als den goederendienst voor de omnibustreinen en voor die der groote lijnen.

De bommeltreinen die maar weinig goederen, tenzij fietsen, vervoeren, stoppen slechts een minuut in het station der Friedrichstrasse.

De groote treinen, de internationale treinen stoppen 3 tot 5 minuten.

Met de dagen van heelemaal buitengewonen en onvoorzienen toeloop is het voorgekomen dat dit oponthoud 10 minuten bereikte toen het, op de laatste oogenblikken, gebleken is dat de goederenwagen van den trein ontoereikend was en men er een tweede diende aan te haken.

Maar dit geval is *zeer zeldzaam*, want men kan schier altijd voorzien wanneer er buitengewone toeloop van reizigers met pakkage zijn zal en in dit geval, plaatst men op kleine doodloopende sporen, die met de sporen der groote treinen zijn verbonden, goederenwagens die worden geladen naarmate de inschrijving der goederen.

Een klein manœuvre door den motor van een trein volstaat dus om bij de aankomst der treinen, den goederenwagen bij aan te haken. In dat geval is er weinig of geen vertraging.

Kortom, zelfs voor de groote treinen is het door de uurregelingen voorziene oponthoud van 3 tot 5 minuten toereikend.

Eenige inrichtingsmaatregelen die — wij hopen het voor de eer van ons Beheer der Spoorwegen — dit evengoed als het Duitsch beheer zou weten toe te passen, hebben voor gevolg dat op eenige zeer zeldzame uitzonderingen na de uurregelingen der treinen, zelfs van die waarop het verkeer het drukste is, worden nageleefd.

De enkele minuten vertraging welke in gansch buitengewone omstandigheden de groote treinen kunnen ondergaan bij het opnieuw aan den gang brengen ervan, zouden niet kunnen ingeroepen worden om te allen tijde aan al de treinen, zonder onderscheid, eene oponthoud op te leggen van tien minuten dat men heeft uitgedacht om het als argument tegen de Verbinding aan te voeren.

Hoe zou het volk, zouden wij zelf ons niet gelukkig achten indien er, in onze exploitatie, slechts dusdanige buitengewone oorzaken van vertraging voorkwamen!

Merken wij aan dat elke vertraging bij het aan den gang brengen van een trein in het station der Friedrichstrasse, te Berlijn, merkelijk ergere gevolgen na zich sleept dan zulks het geval wezen zou in het Noord- of Zuidstation, vermits de hoofdsporen der Stadtbahn in de tusschenstations niet verdubbeld zijn en elk langdurig oponthoud van den trein terzelfdertijd elk nieuw binnenlaten van een aankomenden trein belet.

Te Brussel, daarentegen, zou dank aan de veelvoudige sporen in de stations, een trein op een ander spoor kunnen binnen gelaten worden.

Het tijdbestek van tien minuten is dus bepaald overdreven. Het is slechts

uitgedacht geworden door de tegenstrevers der Verbinding bij gebrek aan ernstige argumenten.

En al ware het zelfs gerechtvaardigd voor eenige treinen met buitengewoon druk verkeer, de groote internationale sneltreinen, enkele eenheden in het geheel, zou men nog niet mogen beweren het op te dringen voor het oponthoud van de zoo talrijke gewone treinen die dikwijls geen of alleszins weinig goederen vervoeren, en in een wel opgevat, wel beheerde exploitatie, slechts drie of vier minuten — juist den tijd om de reizigers te laten in- en uitstappen — in het station moeten stoppen.

Het omgekeerde volhouden ware de onmacht bevestigen van ons Beheer, tegenover een vraagstuk dat elders is opgelost. Wij willen het den smaad niet aandoen daaraan te gelooven.

* * *

Niet ver over onze grenzen is er een andere exploitatie die trouw overeenstemt met degene die voor de Verbinding dient tot stand te komen, wij bedoelen het vak der inritlijn in Parijs tusschen de stations Austerlitz en Quai d'Orsay. Deze lijn stuit zelfs op moeilijkheden die de exploitatie der Verbinding Noord-Zuid niet te duchten heeft.

De treinen der groote lijnen komen in het Austerlitzstation toe bij middel van stoommotors. Deze motors, onmiddellijk afgehaakt, rijden eenvoudig vooruit op een doodloopend wijkspoor voor aan de inritsporen aangebracht. Een electrische motor, die klaar staat op een ander doodloopend spoor, komt achteruit en spant zich voor het voort te trekken wagenstel.

Deze tweevoudige manœuvre geschiedt in twee, ten hoogste drie minuten, terwijl de reizigers af- en instijgen. De verandering van motor veroorzaakt dus hoegenaamd geen vertraging aan den trein. Welnu, indien te Parijs de stoommotor te Austerlitz wordt afgehaakt is zulks omdat de trein te recht komt in het station van de Quai d'Orsay, doodloopend station waar hij al te lang stil blijft om stoommachines te laten vertoeven onder het overdekt station, waarvan de bouw- en versieringstrant volstrekt allen uitlaat van rook of stoom verbiedt.

Te Brussel zal de manœuvre met de helft verminderd worden : vermits de locomotief aan den trein blijft, is er slechts de noodige tijd vereischt om den electrischen motor achteruit te brengen en voor te spannen.

Indien wij de uurregelingen raadplegen van de *Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans,* stellen wij vast dat voor de zeer groote treinen, de heel ver rijdende sneltreinen, komende uit Barcelone en Toulouse, uit Royat, uit de badsteden in de Pyrenëen, uit Bordeaux, enz., luxetreinen die talrijke reizigers met koffers, in groote hoeveelheid aanvoeren, de tijdruimte tusschen de *aankomst* te Austerlitz en de *aankomst* in het station van de Quai d'Orsay slechts twaalf minuten bedraagt, waarin begrepen én *het oponthoud in het Austerlitzstation,* en de rit van 4 kilometer die de beide stations van elkander scheiden.

Voor de gewone treinen, wordt deze duur verminderd op negen minuten ofschoon daarin begrepen zijn het *oponthoud te Austerlitz, het oponthoud in de tusschenstopplaats van Pont Saint-Michel en de rit van vier kilometer lijn.*

Wat zijn we verre van de cijfers uitgedacht om de Verbinding te bestrijden!

De overdrijving ervan springt in 't oog. Deze is klaarblijkend tendenzieus en bewijst tot welke betreurenswaardige arglistigheden men bij gebrek aan argumenten zijn toevlucht nemen moet.

* * *

De ondervinding leert dus dat in de Friedrichstrasse en te Austerlitz een oponthoud van 3 tot 5 minuten volstaat voor den dienst der groote treinen en dat voor gewone treinen, die maar weinig of geen goederen vervoeren, een oponthoud van minderen duur aan de noodwendigheden van den dienst beantwoordt.

Zou ons Beheer niet bij machte zijn om te bewerkstelligen wat sinds zooveel jaren bij onze Ooster- en Zuiderburen bestaat? Wij weigeren daaraan geloof te hechten en wij teekenen verzet aan tegen de akte van onbekwaamheid welke de Memorie van Toelichting aan ons Beheer schijnt te willen toekennen.

Indien wij zelfs in zeer ruime mate rekening hielden met de gewoonten van traagheid die men ten onrechte aan ons personeel toeschrijft; indien wij onderstelden dat er voor eenige groote treinen een oponthoud zou moeten verleend worden van 10 minuten, wat de ervaring in het buitenland logenstraft; indien wij in aanmerking namen dat er voor de gewone treinen veel minder tijd noodig is, 3 of 4 minuten ten hoogste om de reizigers te laten af- en instappen, en indien wij ten slotte in aanmerking namen dat deze laatste reeks treinen ontegensprekelijk veel talrijker is dan die der groote internationale treinen welke langduriger oponthoud vergen, zouden wij zeer toegevend zijn tegenover de tegenstrevers van de Verbinding met aan te nemen dat het oponthoud der treinen op sporen met perron gemiddeld 6 minuten zou duren in een redematig geëxploiteerd doorgangsstation.

En hoeveel bedraagt thans de gemiddelde duur van het oponthoud op sporen met perron van de treinen in de kopstations van Brussel-Noord en Brussel-Zuid?

De Regeering gaat het ons zeggen als antwoord op de derde vraag, door de Middenafdeeling gesteld. De tabellen die zij heeft verstrekt zijn leerrijk.

Zij toonen aan dat het oponthoud in het station, dit wil zeggen op sporen met perron, gemiddeld bedraagt, te Brussel-Noord :

1 u. 43 m. voor de treinen van den gewonen dienst;
1 u. 39 m. voor de treinen tijdens het badseizoen.

Te Brussel-Zuid :

1 u. 47 m. voor den dienst van gansch het jaar, daar de toestand heel het jaar door, ook gedurende het zomerseizoen, dezelfde blijft.

Stippen wij aan hoe gering het verschil is tusschen deze drie cijfers, die gemiddeld 1 u. 43 m. of 103 minuten uitmaken, 't zij zeventien maal het gemiddelde cijfer van een doorgangsstation!

Indien wij er rekening mede hielden dat sommige treinen bij het einde van den dienst in de statie aangekomen er tot 's anderdaags 's morgens, tot wanneer

de dienst wordt hervat, blijven staan en dus buitengewoon lang in het station worden opgehouden (zulke treinen zijn er te Brussel-Noord maar tien); indien wij anderzijds aannemen dat een meer methodische inrichting der wijksporen een ietwat spoedigere vrijmaking der sporen met perron zou kunnen voor gevolg hebben, zouden wij er kunnen toe geneigd zijn geloof te hechten aan een merkelijke vermindering van den duur van het oponthoud op sporen met perron in het nieuw ingericht kopstation.

In feite zou dit schier niets opleveren, want met de twaalf bijzondere wijksporen die in het nieuw inrichtingsplan van Brussel-Noord worden voorzien zou men er niet meer treinen kunnnen uitwijken dan in de huidige Wester- en Oostergroepen.

Wij houden geen rekenning met de beide sporen van 100 meters bruikbare lengte die als wijkspoor niet zouden kunnen dienen en daarbij als verkeersweg worden opgegeven.

De drie en veertig treinen die te Brussel-Noord in gewonen tijd (1) naar de wijksporen van de Ooster- en Westergroepen worden gestuurd en daar gemiddeld 6 u. 30 m. vertoeven, worden in deze groepen, indien men die 6 u. 30 m. met 43 vermenigvuldigt, 16,770 minuten opgehouden. Verdeeld over de twaalf nieuwe wijksporen die worden voorzien, zouden zij deze innemen gedurende 23 u. 18 m. dus feitelijk gedurende gansch den dag. De sporen met perrons zouden dus noodzakelijk, net als heden gedurende denzelfden gemiddelden tijd ingenomen worden, 't zij, zooals wij het aangetoond hebben, gedurende gemiddeld 103 minuten per trein of zeventien maal langer dan in een doorgangsstation.

* * *

Indien wij de tegenstrevers der Verbinding nog meer involgden, indien wij, tegen het gezond verstand in, voor een oogenblik onderstelden, iets wat onmogelijk is, dat het oponthoud op sporen met perrons kon verminderd worden op een uur in plaats van een uur drie kwart zooals heden, dan nog zou deze inneming der sporen tienmaal langer duren dan die welke in geval van doorgangsstations vereischt is.

En dan durft men het aan in de Memorie van Toelichting te bevestigen dat de Verbinding, wat de capaciteit betreft, hoegenaamd niets opleveren zou.

* * *

Alvorens dit hoofdstuk te sluiten, zullen wij doen aanmerken dat de volstrekt overdreven duur van het oponthoud op sporen met perrons in onze beide groote kopstations een noodlottige terugwerking uitoefent op den trekdienst en op de kosten ervan.

Het is algemeen bekend dat de machines van binnen gekomen treinen die niet achteruit kunnen, geblokkeerd blijven gedurende 40, 60 en zelfs 80 minuten.

---

(1) De toestand zou er nog hachelijker uitzien gedurende het badseizoen, wanneer er in de beide groepen tien treinen meer op de wijksporen dienen gebracht.

Stelt men zich wel voor welke uitgave daaruit voortvloeit wegens onbenuttiging van een kostelijk trekmaterieel en daarenboven wegens loonen aan machinisten en stokers, wier werkelijke dienstverstrekkingen op de in gang zijnde treinen daardoor buitengewoon ingekrompen worden.

Er blijft dus niets over van de beweringen in de Memorie van Toelichting dat « de ingeroepen redenen van technischen aard, die voortkomen uit een nieuw onderzoek van de zaak, volstaan, om het Parlement over te halen tot het afzien van een ontwerp, waarvan de uitvoering nutteloos gebleken is. »

Men mag dus gerust verklaren dat dit nieuw onderzoek niet of alleszins toch niet op ernstige wijze geschiedde. Het is bewezen dat de besluiten van de Memorie van Toelichting berusten op onjuiste verklaringen, op valsche begrippen, op gelijkstellingen die op de totale miskenning van de werkelijkheid gegrond zijn. Feitelijk, zijn zij slechts de bekrachtiging van een vooringenomen gedachte die aan gansch andere belangen als aan het algemeen belang van de exploitatie der spoorwegen beantwoordt.

HOOFDSTUK VI.

Vergelijking tusschen de Verbindingswerken in den vreemde en de Noord-Zuidverbinding. — Ontoereikendheid der Kopstatie.

Er zal worden opgeworpen, zegt de Toelichting, dat in den vreemde verbindingswerken werden uitgevoerd, maar die vergelijking gaat niet op, daar toch niemand door het uitvoeren der Noord- Zuidverbinding het invoeren heeft op het oog gehad eener middenstatie te Brussel,

Die reden houdt dus geen steek, want te Berlijn, evenmin als te Parijs, waarvan in de Toelichting wordt gewag gemaakt, werd een verbinding uitgevoerd of ontworpen met de bedoeling een middenstatie op te richten.

Te Berlijn ontstond de gedachte, de spoorweglijnen van het Westen dier hoofdstad met die van het Oosten rechtstreeks te verbinden, onmiddellijk na den oorlog van 1870.

De generale staf wees op de ernstige hinderpalen welke bij de legermobiliseering bestaan hadden, uit hoofde van de feitelijke onderbreking tusschen de spoorweglijnen in de nabijheid van de hoofdstad, op de aanzienlijke vertragingen die daarvan het gevolg waren geweest bij het vervoer der legerkorpsen uit het Oosten naar de plaats der krijgsverrichtingen.

Vanaf 1873 stonden dienaangaande de meeningen vast en werden beslissingen genomen.

Ernstige moeilijkheden verhinderden het uitvoeren van dit ontzaglijk plan, doordien de lijnen rond Berlijn te dien tijde nog het eigendom waren van verschillende vergunninghoudende maatschappijen :

Bij een overeenkomst echter, den 23e Februari 1878 gesloten met de destijds nog vergunninghoudende maatschappijen van de te Berlijn uitloopende spoorweglijnen, belastte

de Pruisische Staat zich met den aanleg van den Berlijnschen Stadsspoorweg, bestaande uit eene rechtstreeksche verbinding door de stad heen, over eene lengte van ongeveer 12 kilometer, tusschen de bestaande Oost- en Weststatiën en eenen ringspoorweg rondom de geheele hoofdstad.

Een wetsontwerp, den 8e Maart 1878 ter Kamers neergelegd, werd den 26e Juni van hetzelfde jaar aangenomen.

De uitvoering der werken werd opgedragen aan het Bestuur van Staatsspoorwegen en, reeds op 7 Februari 1882, *nog geen vier jaar na de stemming der Kamers*, werd de Stadtbahn tot den stadsdienst geopend.

Den 15e Mei 1882 werd zij ten dienste gesteld van de groote lijnen.

De kosten bedroegen 85,500,000 frank voor de verbinding tusschen Oost en West alleen.

Ziedaar een voorbeeld van beslistheid en onmiddellijke doorvarendheid, die wij goed zouden doen dikwijls na te volgen.

Indien aldus aanvankelijk werd gehandeld met het oog op militaire noodwendigheden, was dat echter de eenige reden niet tot het uitvoeren van het ontwerp. Benevens die eerste overweging, bestonden er andere : regelmatige en minder kostelijke uitbating, voordeelen voor de bevolking en de hoofdstad.

Men weet dat de ongehoorde uitbreiding der hoofdstad van Duitschland aanvang genomen heeft sedert het uitvoeren van de verbinding en van den ringspoorweg die er de volledigïng van is.

Het doel daarbij was hoegenaamd niet, het invoeren van eene middenstatie, zooals de Toelichting zou kunnen doen denken; maar, evenals door de voorgaande Regeeringen en door de Kamers gedacht werd voor Brussel, werd aldaar beschouwd als een erge fout en een onrechtvaardigheid voor de hoofdstad, moest geen spoorwegbaan van 12 kilometer door Berlijn heen worden gelegd, zonder met een tot stand te brengen, niet een middenstatie, maar feitelijk verscheidene staties bij de verschillende bedrijvigheidscentrums der hoofdstad.

Het oprichten van een middenstatie wordt evenmin beoogd te Parijs, — waar sedert meer dan vijftig jaar de gedachte wordt onderzocht aangaande het verbinden der statiën die, eenerzijds, te Noorden en ten Westen zijn gelegen, anderzijds ten Zuid-Westen en waar bovendien meer en meer de noodzakelijkheid wordt ingezien tot het voorafgaandelijk verbinden der Noordstatie met die van den spoorweg P.-L.-M.

In 1864, toen de huidige gebouwen van de statie Parijs-Noord voltooid waren, telde die statie in het geheel 8 lijnen. Een zijde der statie — de sporen 1, 2 en zelfs 3, — werd benuttigd voor de treinen van grooten afstand; de andere zijde, — de sporen 7 en 8 — diende voor de aankomst dierzelfde treinen. De tusschensporen, — 3, 4, 5 en 6 — werden gebruikt voor de lokaaltreinen, wier materieel gedurig over en weer werd gestuurd en waarbij het volstond de machine van vóór naar achter te brengen langs een aanliggend afvoerspoor.

Reeds in 1875, — dus slechts elf jaar later — werd uit hoofde van het toenemend verkeer en in vooruitzicht op de Tentoonstelling, het getal kaaisporen op 13 gebracht.

In 1889 werden grondige veranderingen aan de statie gebracht door het afschaffen der wachtzalen en het onderverdeelen van den vertrekdienst, gedeelte-

lijk naar den hoofduitgang toe, gedeeltelijk naar het zijportaal toe, rakende aan de vertrekkade.

Het getal lijnen werd toen op 18 gebracht voor den dienst der groote treinen, terzelfder tijd voor dien der kleine en lokaaltreinen.

Te dien tijde bedroeg het reizigersverkeer te Parijs-Noord 15 millioen personen per jaar waarvan slechts 5 millioen verder reisden dan de omgeving.

Er mag gezegd worden, dat over het geheel, bij dit bedrag van 15 millioen reizigers, het getal reizigerstreinen voor verren afstand, en die uitgebreid rangeerwerk noodig maken in de eindstaties, eerder gering was.

De gemiddelde en kleine lokaaltreinen, waarbij noch rangeer-, noch wijk-, noch hervormingswerk noodig is, doen ten slotte niets anders dan binnenrijden om onmiddellijk daarna weerom weg te rijden, dikwijls getrokken door een zelfde machine.

Niettegenstaande echter de belangrijkheid van die verkeersmiddelen en van het getal kaailijnen onder de overdekte statie, wachtte de « Compagnie du Nord » niet om de ontoereikendheid te erkennen van die slechts onlangs doorgevoerde inrichting.

In 1899 reeds deed zij ontzaglijke kosten tot het uitvoeren van nieuwe en belangrijke vergrootingen en het brengen van het getal kaailijnen op 28.

Thans is al de benuttigbare grond aangewend voor vergrootingen en mag men zeggen dat alle verdere vermeerdering van het getal kaailijnen onmogelijk is geworden.

't Is om dien toestand te verhelpen, om de geschiktheid dier statie te vermeerderen en terzelfdertijd om het treinverkeer te vergemakkelijken tusschen het Noordernet et dit van P.-L.-M., dat het inleggen op het oog wordt gehouden van een trein rijdende door Parijs naar beide statiën, waarschijnlijk in de richting der kaaien van den rechteroever, der Sebastopol- en Straatsburglanen.

't Is in het vooruitzicht van het uitvoeren dier ontwerpen, dat omzichtigheidshalve, bij de wet van 30 Maart 1898, houdende machtiging tot het bouwen van een uitgebreid stadsnet te Parijs, wordt bepaald :

> Het bouwen van het stadsnet moet, onder technisch opzicht, het binnenloopen in Parijs mogelijk maken van de groote spoorweglijnen en hun verbindingssporen.

Het doel is duidelijk bepaald : binnenloopen in Parijs, van de groote lijnen en hun onderlinge verbinding.

Evenmin als te Brussel, is het doel, het oprichten van een middenstatie; en in tegenstrijd met wat wordt gezegd bij de Toelichting, is het hetzelfde wat werd gedaan te Berlijn, wat werd ontworpen te Parijs en wat men wil doen te Brussel.

Wil dit zeggen dat, door aldus de lijnen door gansch Parijs te doen loopen, voorbij de Hallen en het Stadhuis, men denkt dat aldaar geen middenstatie zal op te richten zijn?

Niemand zal zulks aannemen, want dit ware eene ekonomische fout en tevens een rechtsweigering ten opzichte van de Fransche hoofdstad, zooals het geval ware geweest voor Berlijn.

* * *

De Toelichting luidt nog :

Zoo bovendien in den vreemde van belang wordt geacht sommige treinen door twee vroegere eindstaties te doen rijden, is dit niet hoofdzakelijk om den dienst dier staties te verbeteren, maar vooral om in het openbaar belang werken uit te voeren tusschen twee netten. Dan behouden beide staties den aard van kopstaties voor de andere treinen.

't Is aldus dat de staties te Berlijn zijn ingericht. 't Is aldus dat de Verbinding werd opgevat tusschen de Noordstatie en die van P.-L.-M. Eenige internationale treinen zouden er doorrijden.

De twee uiterste staties waarop de Verbinding te Berlijn, Stadtbahn genaamd, uitloopt, — de Charlottenburgstatie, ten Westen, de Sileziënstatie, ten Oosten,— werden wel klaarblijkend ingericht als doorgangstaties en worden aldus uitgebaat. Beide staties tellen acht doorgangsporen voor reizigerstreinen, sporen waarlangs vier voetpaden liggen.

Volgens het bouwplan hadden de treinen der verschillende eindlijnen daar door te rijden, met aansluiting tusschen die treinen ten bate van de bevolking en van de diensten.

In de Toelichting wordt nochtans nagelaten, te zeggen, waarom dit methodisch en volledig programma niet werd verwezenlijkt.

Bij het leggen der diametrale lijn werd inderdaad een zware fout begaan, die sedert lang door de Duitsche ingenieurs werd ingezien.

Daarvan wordt reeds in de nota van 1909 duidelijk gewag gemaakt. Er wordt daarin vastgesteld, dat bij de inrichting van 1878 niet genoeg rekening werd gehouden:

Met het ontzaglijk toenemen van het verkeer. De verbindingsbaan, die bestaat uit twee bijzondere sporen voor de stadstreinen die slechts de hoofdstad en dezer onmiddellijke omgeving bedienen en enkel twee sporen voor den dienst der groote treinen, kon niet lang volstaan voor het verkeer, zoodat, spijts het vooreerst aangenomen programma, sommige groote treinen naar eindstatiën moesten worden overgebracht.

De Duitsche ingenieurs verklaarden aan de Belgische ingenieurs, dat het hun Beheer erg speet de inrichtingen niet ruimer gemaakt te hebben en vooral geen zes, ja, acht sporen, voor de Verbinding te hebben voorzien.

Het duurde niet lang of er werd ingezien, dat de inrichting ontoereikend was om te beantwoorden aan het programma dat was opgemaakt geworden.

Niet alleen bestaat de verbindingslijn uit slechts twee hoofdsporen voor den dienst der groote treinen, maar, zelfs de groote tusschenstaties, waar die treinen stoppen, hoe bevreemdend dit ook moge voorkomen, die bij de Alexanderplatz, bij de Friedrichstrasse, bij den Zoologischer Garten, beschikken eveneens slechts over twee hoofdsporen, zooals voor de verbindingslijn het geval is.

In elk dier groote tusschenstatiën liggen enkel twee voetpaden, het eene voor de treinen der omgeving, het andere voor de buitentreinen. Daaruit volgt, dat op dit eenig voetpad voor de groote treinen al de reizigers zich kunnen bevinden die op de treinen wachten welke niet alleen elkaar opvolgen op hetzelfde spoor, maar ook in omgekeerde richting rijden. Dit eenige voetpad is dus volstrekt ontoereikend, hoewel het 10 meter breed is.

Daarentegen geschiedt de dienst behoorlijk in de uiterste staties van Silezië en Charlottenburg, waar acht sporen voor handen zijn en twee kaden voor de vier sporen der groote lokaaltreinen en de treinen voor verre afstanden.

De geschiktheid der tusschenstaties is uiterst gering en dienvolgens ook die der lijn zelf. Deze is ten zeerste overlast, daar ze onder rechtstreeksche afhankelijkheid staat van de staties met twee sporen.

Het opgemaakt programma bleek onuitvoerbaar vanaf de aanvankelijke uitbating en aldus stellen wij vast, niettegenstaande de rechtstreeksche verbinding, dat treinen zijn moeten overgebracht worden naar vroegere groote kopstaties, waar, in tegenstrijd met het uitdrukkelijk plan dat werd gevolgd, groote treinen hun begin- of eindpunt hebben zonder dat daarbij niet de minste onderlinge aansluiting bestaat, tot nadeel van de bevolking.

Er werd naar middelen gezocht om het getal sporen op de lijn, of ten minste in de drie groote tusschenstaties, te vermeerderen. Daarbij werd ingezien dat uit hoofde van de ligging der wijken langs de Stadtbahn, dit werk onmogelijk is te verwezenlijken.

De toestand te Berlijn is dus niet gewild, zooals de Toelichting doet denken, maar het gevolg van onvermijdelijke omstandigheden die worden betreurd.

't Is op grond van dit voorbeeld dat voor Brussel zes hoofdsporen voor het verkeer van de groote treinen zijn voorzien en acht kaaisporen in de middenhalte.

* * *

Wat betreft de bewering, dat te Parijs het leggen wordt ontworpen, tegen ontzaglijke kosten, van een lijn van 5 km. lengte tusschen de Noordstatie en die van P.-L.-M., om er enkele internationale treinen te laten op rijden, zulks zal wel niemand gelooven.

Voortdurende ontoereikendheid der kopstaties.

De geschiedenis in zake spoorwegen toont, dat ten allen tijde en overal de kopstaties immer ontoereikend zijn gebleken, dikwijls zelfs vanaf den dag dat ze werden vergroot.

Dient er gewezen te worden op de menigvuldige en onophoudelijke bezwaren welke aangevoerd werden tegen de Middenstatie te Antwerpen, die ontoereikend is gebleken vanaf den dag dat ze geopend werd, zoowel onder het opzicht van het getal sporen als van dezer lengte?

Vanaf 1908 werd gezegd, dat, indien op het gedane kon worden teruggekeerd, te Antwerpen geen kopstatie maar een doorgangstatie zou opgericht worden.

Dienaangaande bestaat overigens thans geen de minste twijfel meer.

En is het niet hoogst opvallend, dat, nu de achtbare Minister van Spoorwegen, in tegenstrijd met wat zijn goed ingelichte voorgangers deden, voorstelt af te zien van de Verbinding en tot het bepaald inrichten als kopstaties der Brusselsche staties wil komen, door de dagbladen wordt bekend gemaakt, dat zijn Beheer, om de Middenstatie te Antwerpen, die ontegensprelijk ontoe-

reikend is, moeilijk en zelfs gevaarlijk is voor de uitbating, te ontlasten, het oprichten bestudeer van een midden-doorgangstatie te Borgerhout, op den ringspoorweg van Antwerpen?

Die statie, die als een noodoplossing wordt beschouwd, zou gelegen zijn bij de oude Antwerpsche omheining, op verren afstand van het bedrijvigheidscentrum der handelsstad en in een buitenwijk die thans beroofd is van groote verkeerswegen met de kom der stad.

Ware het niet veel beter geweest voor 30 jaar de rechtstreeksche verbinding opnieuw te herstellen, die bestond in 1870, tusschen de statie te Antwerpen en de lijn naar Holland en die van de Middenstatie een doorgangsstatie hadde gemaakt, beantwoordende aan al de noodwendigheden van de stad Antwerpen? Zeker, toen in 1871 beslist werd het gedeelte der lijn tusschen de statie te Antwerpen en de lijn naar Holland, op den Dam, af te schaffen, werd gehandeld volgens de opvatting welke te dien tijde te Antwerpen, evenals te Brussel, ringspoorwegen deed oprichten, daar deze aanzien werden als zullende beantwoorden aan alle noodwendigheden in de toekomst.

* * *

Maar wat waren de spoorwegen in 1871, en wat zijn ze sedertdien geworden?

De ondervinding heeft spoedig geleerd, dat de ringspoorwegen slechts in beperkte noodwendigheden kunnen voorzien, vooral onder opzicht van het goederenvervoer en dat ze volstrekt ontoereikend zijn voor de eischen voortspruitende uit de buitengewone uitbreiding welke de spoorwegen en het reizigersverkeer onmiddellijk na den oorlog van 1870 genomen hebben. Feitelijk is het spoorwegnet van toen in niets te vergelijken met dit van thans.

De fout die in 1871 werd begaan was alsdan te verontschuldigen. Moeilijker is te begrijpen, dat men op dien weg is voortgegaan bij het oprichten der huidige statie te Antwerpen. Daar thans nog verder op voortgaan ware onvergeeflijk.

* * *

Het is ook niet overbodig, aan de grondige veranderingen, de aanzienlijke vergrootingen te herinneren welke werden gebracht aan de kopstatie te Gent-Zuid, hoewel de diensten aldaar aanmerkelijk verbeterd werden door het oprichten, vóór den oorlog, van de doorgangstatie Gent-Sint-Pieter.

Alle kopstaties moeten onvermijdelijk, bij korte tusschentijdperken, vergroot worden.

Wij zegden reeds, dat de Noordstatie te Parijs die, in 1864, 8 sporen telde, in 1875 moest voorzien worden van 13 sporen, in 1889 van 18, in 1899 van 28.

Dit getal ware waarschijnlijk sedertdien nog vermeerderd geworden, hadden geen feitelijke onmogelijkheden zich tegen alle verdere uitbreiding verzet.

En nochtans, indien, zooals in de nota van 1909 wordt gezegd, het verkeer in de Noordstatie te Parijs wat grooter is dan dit in de Noordstatie te Brussel,

kunnen beide toestanden toch met elkaar vergeleken worden. Bovendien is de uitbating aldaar aanzienlijk gemakkelijker uit hoofde van het reizigersverkeer, dat, evenals voor al de andere staties te Parijs, vooral kan geschieden met lokaaltreinen, waarbij veel meer gemak bestaat dan bij verkeer met treinen voor verre afstanden.

* * *

De Ooststatie, te Parijs, werd grondig heringericht en vergroot. Daar wordt beschikt over 16 kaailijnen. In 1900 bedroeg het getal reizigers 8 millioen, in 1913, 13 millioen. De drie vijfden van dit reizigersverkeer geschiedde met lokaaltreinen voor de onmiddellijke Parijsche omgeving, twee vijfden geschiedde met treinen voor buiten die omgeving, in de richting van Nancy en van Belfort. Wij zullen verder zien, hoe die toestand aanmerkelijk gunstiger is opzichtens de uitbating, dan de toestanden die bestaan in de Brusselsche staties. Die uiterst belaste Ooststatie gaat nochtans aanzienlijk uitgebreid worden, volgens een regeling die reeds vóór den oorlog werd getroffen.

Het getal sporen zal er op 28 worden gebracht. Hoe echter kan het reizigersverkeer dier Ooststatie vergeleken worden met dit in de Noordstatie, te Brussel, waar men nochtans onwederroepelijk en voor goed het getal sporen tot 16 wil beperken, zooals het geval is sedert 1910?

* * *

Wij moeten hier niet het bijna klassiek geworden voorbeeld van Straatsburg aanhalen waar er, voor den oorlog van 1870, verscheidene kopstations bestonden, verspreid over de verschillende punten van de stad. Onmiddellijk na de annexatie besloot de Duitsche Regeering deze kopstations af te schaffen en een enkel doorrijstation aan te leggen. Allen hebben wij de ruime inrichting en het buitengewoon gemak van dit station bewonderd, iets uitzonderlijks voor dien tijd, en dat sedert dien altijd beantwoord heeft aan al de noodwendigheden van den dienst. Dat zou men zeker niet hebben kunnen zeggen van de kopstations, zelfs in de veronderstelling dat zij uitgebreid waren.

Voortgaande in denzelfden zin heeft de Duitsche Regeering sedert dien het kopstation van Metz afgeschaft en het grootsche nieuwe doorrijstation doen bouwen, waarvan niemand den ruimen omvang, noch het gemak, noch de buitengewone hulpmiddelen voor den dienst en voor de reizigers zou kunnen ontkennen.

* * *

In eene nota van Senator Vinck, over de Verbinding Noord-Zuid, vinden wij de volgende inlichtingen omtrent het station van Keulen :

Het station van Keulen kan als nuttig voorbeeld dienen voor een *modern doorrijstation*. Het bezat enkele koplijnen die korts voor den oorlog werden afgeschaft.

Wij hebben ons volgende cijfers voor 1911 kunnen aanschaffen :

Doorrijdende treinen	52
Treinen uit Keulen vertrekkend	162
Treinen te Keulen aankomend	164
	378

Wij bezitten nog niet de juiste gegevens omtrent het getal spoorlijnen, maar wij meenen dat er slechts 10 of 11 zijn.

Uit het station vertrokken in 1911 : 9,185,961 reizigers, hetzij 25,200 per dag. Nemen wij een gelijk getal aangekomen reizigers dan komen wij tot 50,400. Men moet er de doorreizende reizigers bijtellen van de 52 treinen; tellen wij ze slechts voor $^1/_{10}$, dan komen wij tot 55,500 reizigers, een cijfer dat hooger is voor 1911 dan dit van ons Noordstation.

Welnu, sedert 1911 is het verkeer in het station van Keulen aanzienlijk gestegen.

Men heeft het station niet moeten vergrooten, het heeft nog altijd maar 10 of 11 lijnen.

Is dit niet afdoend?

Wij zouden vele andere voorbeelden kunnen aanhalen, o. m. dit van Dresden, Maagdeburg, Dusseldorf, Hamburg en zoovele andere steden. Maar de gegeven aanwijzingen volstaan om de overtuiging te vormen.

* * *

De versmelting en de hervorming van kopstations tot doorrijstations is de algemeene regel geworden voor de Duitsche spoorwegen. Waar het soms niet gedaan werd geschiedde dit om uitsluitend plaatselijke, topographische of anderen redenen, maar men kan zeggen dat men zich telkens slechts noode onderwierp aan die uitzonderingen.

Het station van Francfurt, dat niet beantwoordt aan het algemeen programma voor al de nieuwere inrichtingen, werd gebouwd volgens het terminusstelsel. Plaatselijke omstandigheden, de noodzakelijkheid de stad aan eene zijde uit te breiden, met het station te verschuiven, hebben deze oplossing voorgeschreven.

Er dient echter op gewezen dat deze oplossing, door beweeggronden van louter lokalen aard opgelegd, volstrekt niet aan de verwachting beantwoorden.

Zooals Minister de Broqueville het ter Kamervergadering van 15 Mei 1911 verklaarde, heeft dit uitgestrekt station 18 sporen, dat is twee meer dan onze Noordstatie. Enkele jaren nadat het werd gebouwd, was de belemmering reeds zoo groot, dat er geen nieuwe treinen meer konden binnenloopen.

* * *

Zoo men te Stuttgart ertoe besloten heeft het nieuwe station als kopstation te bouwen, dan is dit wegens den topographischen aard zelf der stad.

Men heeft eerst naar de mogelijkheid gezocht om een kopstation te bouwen. Doch, daar de stad gelegen is in een dal, met hooge bergen is omringd, is het niet mogelijk geweest daartoe eene voldoende oplossing te vinden,

Het station is in het centrum zelf der stad gelegen en een doorreisstation zou op ongeveer 3 kilometer ten Noorden van hun bestaande station moeten worden

verschoven. Dit is een bezwaar van hoofdzakelijk belang, want men mag zeggen, dat schier al de reizigers die van dit station gebruik maken, tot den plaatselijken dienst behooren. Voor de bevolking der stad ware dit bezwaar eene ramp geweest.

Men heeft dus het kopstation-type aangenomen, doch tegen welken prijs?

Voor deze stad van 125,000 inwoners heeft dit kopstation met 14 sporen, voor den oorlog, de voor dien tijd fabelachtige som van 120 millioen frank gekost.

* * *

Te Leipzig was het niet anders gesteld. De stad had zes van elkaar verwijderde stations in gebruik.

De Pruisische en Saksische Regeeringen die twee grensstations voor reizigers exploiteerden, erkenden voor den oorlog, dat het noodzakelijk was de inrichtingen voor den reizigersdienst der agglomeratie grondig te wijzigen.

Overeenkomstig den leidraad der Duitsche besturen, heeft men vooreerst getracht doorheen de stad eene lijn te leggen om de twee groote grensstations van het Noorden der stad te verbinden aan het Beiersche station dat in het Zuiden ligt.

Eerst en vooral was de verbinding allermoeilijkst wegens de grondgesteldheid en de vlakken waarop de stations waren gebouwd; bovendien moest de verbinding geschieden in een park dat eene der fraaiheden der stad uitmaakt, en loopen over het centrum der stad zelf vlak boven den Schouwburg, het Museum, de Universiteit. Dit was niet aannemelijk en daarom heeft men nogmaals maar een kopstation gebouwd. Doch onder welke voorwaarden en tegen welken prijs? Deze stad van 60,000 inwoners heeft voor het inrichten van het kopstation de vóór den oorlog aanzienlijke som van 150 millioen mark, dat is 180 millioen frank uitgegeven.

De gevelbouw die terzelfdertijd de breedte aangeeft door de 26 sporen der overdekte halle ingenomen, is 300 meter lang en het dwarsloopend perron dat voor den kop der sporen ligt, is 24 meter breed. Wat zijn wij hier ver af van het bekrompen station met 16 sporen, dat de Memorie van Toelichting opgeeft als eindoplossing voor de inrichting van het Noordstation.

Zelfs indien het station van Leipzig groot genoeg was om het hoofdstation van Brussel, eene veel belangrijkere stad, te vervangen, dan zou het heel de ruimte innemen tusschen de Marktstraat en de Plantenstraat te Sint-Joost-ten-Noode.

Het is een eigenaardig samentreffen, zooals in de nota van 1909 gezegd wordt, dat het juist die ruimte is welke de verschillende Commissies hebben noodzakelijk geoordeeld voor het inrichten van een kopstation, voldoende voor eene zelfs nabije toekomst, op de tegenwoordige ligging van Brussel-Noord.

* * *

En toen men te Boston, om redenen van volstrekt plaatselijken aard, een groot terminusstation bouwde, werden er op de verdieping voorbehouden voor de treinen van de groote lijnen en voor enkele voorstadtreinen, 28 koplijnen aange-

legd met 14 stoepen voor reizigers en 7 perrons voor het laden der goederen. Dit getal zal op 31 lijnen met perron kunnen gebracht worden, dan wanneer de dienst van dit station, op het oogenblik van zijn aanbouw, een gelijk getal treinen omvatte als dit van ons Noord-Station te Brussel, namelijk 310 treinen van groote lijnen.

Wij meenen ons te mogen beperken bij deze enkele kenmerkende voorbeelden.

De geschiedenis van de kopstations is in enkele woorden samen te vatten : voortdurende ontoereikendheid, en met korte tusschenpoozen, telkens weer nieuwe uitbreidingen.

Men richt ze op als men niet anders kan, men behoudt ze wanneer men ze niet kan afschaffen.

*
* *

Hoevele doorrijstations zouden wij daarentegen niet kunnen aanhalen die, sedert talrijke jaren, sedert bijna 50 jaar zelfs, zooals te Straatsburg, beantwoorden aan al de vereischten van den dienst.

Wanneer men bedenkt dat in het Noord-Station te Parijs, op vijf en dertig jaar, achtereenvolgens het getal spoorlijnen van 8 op 13, op 18 en eindelijk op 26 werd gebracht, en zoo dit getal thans niet veel hooger is, dit enkel is toe te schrijven aan de volstrekte onmogelijkheid het te vermeerderen, wanneer men bedenkt dat men in de « gare de l'Est », waar het verkeer veel minder is en de exploitatie veel gemakkelijker, beschikt over 16 lijnen, en weldra over 28; wanneer men denkt aan de 14 spoorlijnen van het station te Stuttgart, stad van 125,000 inwoners, aan de 26 lijnen van het reusachtig station van Leipzig, toch altijd nog met een minder reizigersverkeer dan Brussel-Noord, hoe kan men dan aannemen dat men als definitief en beantwoordend aan al de noodwendigheden van de toekomst een station beschouwe dat, als het tegenwoordig station, sedert 1910 slechts beschikt over 16 koplijnen?

HOOFDSTUK VII.

Ontoereikendheid van het Noord- en het Zuidstation ondanks de veranderingen die er werden en worden aangebracht.

Eens de Verbinding opgegeven, in welke mate zullen dan het Noord- en het Zuidstation kunnen toereikend zijn voor een normaal en geregeld verkeer?

Dit is eene hoofdkwestie. De eenvoudige bevestiging in de Memorie van Toelichting is niet voldoende om ze op te lossen.

Het Noordstation omvatte, toen het opgericht werd (1), vier lijnen voor reizigers onder de groote hall, waar thans bijna geene lijnen meer zijn. Ofschoon dit station slechts den duur van een menschenleven heeft, en dat sommigen zich

(1) Het gebouw dagteekent van 1860.

nog wel zullen herinneren het in zijn primitieven staat gezien te hebben, werd het bijna op doorloopende wijze veranderd en uitgebreid.

Het getal spoorlijnen is nu vier maal meer dan in het begin, en nochtans ontkent niemand dat het station in den hoogsten graad gebrekkig en ontoereikend voor den dienst is, en zelfs gevaarlijk.

Op de vergadering van 5 Augustus 1903 zegde de heer Helleputte :

Laat mij hier eene jeugdherinnering aanhalen.

Bij het verlaten van de Universiteit van Gent in 1873 werd ik verbonden aan het Bestuur van Wegen en Werken van de Staatsspoorwegen. Het eerste werk waarmede ik mij had bezig te houden betrof het Noordstation. Welnu, sedertdien, sedert 30 jaar, heeft men voortdurend, zonder eenige onderbreking, aan het Noordstation gewerkt. Ik hoef nauwelijks te zeggen dat de gebouwen opgetrokken in 1873 sedert lang zijn afgebroken. Zij zijn verdwenen voor andere waarvan ook niets meer overblijft. Deze die nu bestaan zullen op hunne beurt verdwijnen.

Wij hebben de stelplaats voor lokomotieven gekend op drie achtereenvolgende plaatsen, bij de Allardstraat, dan in de nabijheid van de Koninginnelaan, en thans in den vierhoek van Schaarbeek van waar zij weldra zal verdwijnen om gebracht te worden naar het reusachtig station van Schaarbeek.

Hoeveel lijnen voor reizigers bestonden er in 1873? Wij zouden het niet kunnen zeggen, maar het getal was in ieder geval zeer klein en was volstrekt niet te vergelijken met het getal van het tegenwoordig station. Vergeten wij niet dat de zijstations langs de Vooruitgangsstraat en de Brabantstraat slechts rond 1885 werden gebouwd, en sedert dien wat al veranderingen nog!

De Memorie van Toelichting zegt het zelf : 11 lijnen in 1900, 13 in 1904, 14 in 1906, eindelijk 16 in 1910. Men zou op geen duidelijker wijze de voortdurende veranderingen en uitbreidingen die het Noordstation onderging, kunnen in 't licht stellen.

Was deze inrichting toereikend voor een sedert 1900 immer stijgend verkeer, zooals de Memorie het zegt, dan is het juist omdat zij achtereenvolgens verbeterd werd.

Maar niemand bestwist dat zij, in den tegenwoordigen staat onvoldoende, gebrekkig, onduldbaar is. Men bereikt de perrons langs kronkelwegen, wat het vinden van de lijn die men noodig heeft moeilijk maakt, perrons die de achtereenvolgende hoeken omloopen, zoodat men op *600 meter* van den uitgang staat, bij het eindpunt van vele perrons.

Ieder van ons kent het genot dat de reiziger beleeft, wanneer hij, bij gebrek aan een drager, over dien langen weg zelf zijn zware reiskoffers te sleuren heeft.

Sedert lang heeft het Bestuur zelf dit station met 16 lijnen als onvoldoende erkend. Tal van treinen die er zouden moeten aankomen of die vandaar zouden moeten vertrekken kunnen niet in het station binnengelaten worden.

In Juni 1922 heeft Senator Liebaert den tegenwoordigen toestand van het Noordstation op de volgende treffende wijze beschreven :

Ik heb in het treinboek der maand Juni van dit jaar het totaal der treinen opgemaakt, die in de Noordstatie binnenkomen en er uit vertrekken. Er zijn er aanzienlijk

minder dan vóór den oorlog, veel minder dan er binnen enkele jaren zullen moeten zijn, vermits het aantal reizigers jaarlijks met 10 t. h. toeneemt en de treinen reeds te lang zijn om nog verlengd te worden. Volgens het treinboek der maand Juni, heb ik bevonden dat het geheel verkeer, dus in en uit, 303 treinen bedraagt, zonder rekening te houden met de bijzondere treinen, ingelegd op de dagen van druk verkeer en die in het treinboek niet vermeld staan. Voor Juli 1914 heb ik 439 treinen in plaats van 303 aangestipt, en het was onmogelijk geworden er meer in te leggen, wat een goed ingerichte dienst zou vereischt hebben.

In algemeenen regel vertrekken de treinen, die in de Noordstatie binnenkomen, niet onmiddellijk, en is men verplicht ze van de vertreksporen te verwijderen, en ze voor een zekeren tijd naar de zijsporen te doen uitwijken, tot dat ze weer voor de opstijgplaatsen worden geleid om opnieuw te vertrekken.

Zeer weinig personen geven zich rekenschap van de inwikkelingen door dergelijke exploitatiemethode noodzakkelijk gemaakt.

De reeks bewerkingen die zich voor dat komen en gaan in een kopstatie voordoen is inderdaad lang. Er zijn vier of zes, meestendeels acht verplaatsingen voor elken trein noodzakelijk.

Gelieve aan te merken dat het onverschillig is of een verkeerspoor, door een enkele rangeerlocomotief of door een heelen trein benuttigd is; in het eene zoowel als in het andere geval is het spoor bezet en wordt het ontzegd aan elk ander verkeer, op gevaar van botsing.

Dat heen- en weergaan van trein- en rangeerlocomotieven voor een verkeer, dat 439 treinen bereikt, bedraagt volgens officieele gegevens meer dan 1,300 spoorbenuttigingen per dag. Verondersteld tegen alle waarschijnkheid in, dat ze op gelijke wijze verdeeld zouden zijn over de achttien dagelijksche uren van verkeer, bedragen zij 70 spoorbenuttigingen per uur, meer dan één per minuut! Oordeelt over de moeilijkheden die te overwinnen zijn op oogenblikken van druk verkeer, op zekere ochtend- en avonduren.

En nog, zoo deze verplaatsingen voor elken trein achtereen konden geschieden! Dit is echter bijlange niet mogelijk.

Vermits ze moeten gebeuren, — zooals ge wel begrijpt, niet waar, — met een of meer aankomstsporen af te snijden, en vermits het niet mogelijk is het binnenrijden van andere treinen te belemmeren noch het rangeeren van andere treinen te beletten, is het bewonderenswaardig dat men er zonder ongevallen toe komt, ze in geschikte oogenblikken te verwezenlijken.

Indien de reizigers wisten hoe ingewikkeld al die treinenbewegingen zijn en hoe alles zoo geregeld als een klok moet loopen, wil men ongelukken vermijden, dan zouden zij als een man de Verbinding Noord-Zuid eischen en willen dat de kopstatie Brussel-Noord in doorrijstatie worde veranderd, waar de trein aankomt, een oogenblik stopt en dan weer vertrekt.

Ik wensch aan den Minister te vragen: hebben de ambtenaren, die het behoud der kopstaties verdedigen, een nieuw exploitatiewijze voor die staties uitgevonden, iets dat hunne voorgangers niet wisten; en waarin bestaat dan hunne uitvinding?

Die vraag is heel eenvoudig, doch de veiligheid der reizigers en de ontwikkeling van het verkeer staat er in zulk innig verband mee, dat een nauwkeurig, uitvoerig antwoord gewenscht kan worden geacht, niet alleen in verband met wat thans bestaat, maar ook met het oog op de toekomst.

Ofschoon te Brussel-Noord het getal treinen merkelijk geringer is dan vóór den oorlog, heeft men het noodig geacht sommige treinen die voor de gewone reizigers toegankelijk zijn en voor de gemakkelijkheid van het publiek logischerwijs te Brussel-Noord moesten gevormd worden, op Brussel-Groendreef te doen uitloopen.

Andere treinen die insgelijks uit Brussel-Noord zouden moeten vertrekken, heeft men doen vertrekken uit Brussel-Leopoldswijk, en wel omdat het Noord-

station niet over het vereischte getal sporen beschikt. De regelmatigheid van het treinverkeer wordt te Brussel hoe langs zoo meer onzeker; dit hebben wij allen kunnen vaststellen.

* * *

In regelmatigen tijd, aldus de Memorie van Toelichting, bedraagt het getal reizigers die te Brussel-Noord aankomen en vertrekken gedurende dit tijdsverloop (Juni-Juli) 120,000. Nu, de regelmatige treinen hebben te zamen plaatsen voor 180,000 personen.

Men heeft dus nog een overschot van 50 t. h.

Indien men zelfs de opgegeven cijfers aanneemt, zal niemand toch het daaruit getrokken besluit aannemen.

Moet men de Memorie van Toelichting gelooven, dan zou men in de treinen bij hun vertrekpunt te Brussel al de beschikbare plaatsen mogen bezetten. Dergelijk standpunt wordt toch op geen enkel net aangenomen noch ten uitvoer gelegd.

In geval de Toelichting waarheid spreekt, wat zal er dan van de reizigers geworden die in het eerstvolgend station na Brussel den trein willen nemen, wanneer deze hier reeds volzet is? Het zou zelfs overbodig zijn op den eerstvolgende te wachten vermits deze, volgens de meening van het Bestuur, ook bij zijn vertrekpunt te Brussel reeds volzet mag zijn.

Wie te veel wil bewijzen, bewijst niets.

Het verlangen te veel te bewijzen heeft de raadgevers van den Minister buiten de grenzen der logica en der waarschijnlijkheid geleid.

Geen enkel exploitant die kennis van zaken bezit zal aannemen dat, bij de inrichting van een dienst, men 100 t. h. der plaatsen berekent voor de treinen zoowel bij hun vertrekpunt als bij hunne aankomst.

Moest dit waar zijn, dan zouden tal van treinen 150 t. h. en meer nog van hunne plaatsruimte moeten kunnen opleveren.

Het is overbekend dat tijdens gansch den dienstduur en vooral tijdens een gedeelte van den dag, tal van treinen niet volledig kunnen benuttigd worden, dat andere, in grooten getale, feitelijk treinen zijn die terugrijden uit noodzakelijkheid van den dienst en dus slechts op onvolledige wijze worden benuttigd.

Hoe zal men bovendien, binnen enkele jaren, het vraagstuk oplossen wanneer het getal reizigers van 120,000 tot 180,000 zal gestegen zijn?

Over het algemeen mag men zeggen dat, wanneer 2/3 der plaatsen bezet zijn, zooals men te Brussel-Noord vaststelt, men een hoog cijfer heeft bereikt.

Dit blijkt uit het feit, dat men in vele onzer treinen zoo moeilijk plaats vindt, waarover iedereen klaagt en wat velen als eene ramp beschouwen.

De achtbare Minister zelf heeft gemeend de zaak te moeten verhelpen, want in plaats van de treinen nog meer vol te stoppen, heeft hij noodig geacht liever hun getal werkelijk te vermeerderen en daardoor ook de gemakkelijkheden der reizigers, waarvoor men hem moet dank weten.

In de Senaatsvergadering van 9 Augustus 1921 heeft hij inderdaad bewezen, ter verdediging van zijn bestuur, dat het getal reizigerstreinen, dat bij zijne aan-

komst in het Departement slechts 1,858 bedroeg, tien maand later, op 1 Juli 1921, tot 2,289 was gestegen, dus eene vermeerdering van 431 treinen of 23 t. h. van het getal treinen bij zijn intrede in het Ministerie.

Om de ontoereikendheid van het Noordstation eenigzins te verhelpen heeft men tusschen de Leopoldswijk en het Noordstation eenige treinen moeten afschaffen, wat zeker geene verbetering is.

De reizigers die van het Z.-O. van België komen en in de richting van Antwerpen-Dendermonde-Gent-Kortrijk en omgekeerd moeten reizen, moeten thans te voet met hun reisgoed den weg afleggen tusschen de Leopoldswijk en het Noordstation, of omgekeerd, tijd verliezen, nieuwe uitgaven doen, zich ophouden in het Noordstation om hun reiskaartje te nemen.

Men heeft de treinen verlengd om hun getal, en hun getal tochten te verminderen. Senator Vinck zegde daarover :

Het getal tochten van de treinen raakt hoofdzakelijk het publiek, omdat het daarin vooreerst een beter gebruik van zijn tijd vindt, vervolgens omdat het zonderdat uren tijd moet verliezen voor zijne aansluiting. Indien men bij voorbeeld de treinen van Antwerpen twee of drie maal langer maakte, dan zou men er toekomen ze slechts te doen vertrekken om de twee uur, in het Noordstation, met perrons van 1,500 tot 2.000 meter, zou nog honderd jaar kunnen volstaan. Maar wie ziet niet in hoe dwaas zulk stelsel zou zijn. Het is vooral dwaas op financieel gebied. Inderdaad, de menigvuldige treinen, het gemak en de snelheid van het vervoer, doen het publiek toestroomen.

Alle Besturen van Ministeries wisten dat vóór 1900. De heele wereld weet dat.

*
* *

De Memorie van Toelichting zegt dat het Noordstation kan verbeterd en uitgebreid worden.

Wij gaan daarover akkoord wat betreft de verbetering die kan voortvloeien uit een beter gebruik van de terreinen waarover het Bestuur beschikt, en eene meer methodische inrichting van de spoorlijnen.

Maar wij betwisten volstrekt dat men aan het station eender welke uitbreiding kan geven voor het aankomen en het vertrekken der treinen.

Het plan van verbetering aan de Middenafdeeling medegedeeld bewijst dit ten overvloede. (Vraag 5.)

Juist zooals nu zou het station slechts beschikken over 16 lijnen met perron. Zeker, de breedte van deze zal grooter en regelmatiger zijn, het ineenloopen der perrons zal minder en regelmatiger zijn, maar het getal lijnen met perrons, d. i., de middelen van aankomst en vertrek zullen dezelfde blijven van thans, dezelfde als deze welke bestaan sedert 1910.

Bovendien, om dit getal van 16 lijnen te bekomen heeft men de breedte van de perrons moeten inkrimpen tot veel minder dan 10 meter, breedte die werd noodig geoordeeld en die men voorziet voor Brussel-Zuid.

Niemand zal aannemen dat dit eene oplossing is, en dit volstrekt negatief resultaat zal definitief worden. Geene nieuwe uitbreiding, geene vermeerdering van lijnen met perrons zal mogelijk zijn, ten ware men de huizen onteigende van de Brabantstraat en de Vooruitgangsstraat.

De ondervinding van de achtereenvolgende en herhaalde uitbreidingen die het Noordstation heeft moeten ondergaan, de ondervinding van wat er gebeurd is in al de kopstations die ons zijn gekend, schijnt van geen tel geweest te zijn bij het opmaken van het plan dat men ons als definitief, en bestendig, in den menschelijken zin van het woord voorlegt.

Men heeft slechts te wijzen op de lessen van het verleden om een zoo dwaze hoop den bodem in te slaan.

* * *

En dit zou nochtans de oplossing zijn niet alleen voor de naaste toekomst, maar voor eene om zoo te zeggen onbepaalde toekomst?

Want de Dienst der Exploitatie zegt dat deze inrichtingen den dienst nog voor vijftig jaar zullen kunnen verzekeren, wanneer men aanneemt dat het verkeer blijft aangroeien in de verhouding van vóór den oorlog.

Hij die dit gezegd heeft (ik twijfel er aan of hij dit heeft onderteekend) heeft zich zeker laten beïnvloeden door het woord van den *Charlatan* in de fabel :

. . . . . Avant l'affaire
Le Roi, l'âne ou moi nous mourrons.

De Memorie van Toelichting, de woorden van den Dienst der Exploitatie nog aandikkend, zegt : « om niet te spreken van een onbeperkt tijdperk » (blz. 7 van de *Toelichting*).

* * *

Laten wij nog wijzen op eene klaarblijkende vergissing van den achtbaren verslaggever : Zoo in Juni-Juli 1922 het getal reizigers, die afstapten en instapten te Brussel-Noord, elken dag, 120,000 bedroeg, was het gemiddeld dagelijksch cijfer voor 1922 slechts 73,480, met inbegrip van de reizigers op doortocht.

Het eerste van deze cijfers geldt voor de reizigers die *afstappen* en *instappen* te Brussel-Noord, en het tweede het gemiddeld getal reizigers die enkel *afstappen*.

Men zal het getal 120,000 moeten stellen naast het getal 147,000 om er eene logische gevolgtrekking uit te trekken. Het is waar dat deze gevolgtrekking het tegenovergestelde zou geweest zijn van wat nu de verslaggever zegt.

* * *

Het heeft ook zijn nut aan het slot te doen opmerken dat de eventueele werken tot uitbreiding van het Noordstation, dat de verbetering die men terecht van nu af voorziet, zullen uitgevoerd worden met verloren kapitaal, zonder financieele compensatie, zij zullen niets opbrengen. De uitvoering van de Verbinding is daarentegen een werk dat bijzondere ontvangsten zal opleveren, en op definitieve wijze den financieelen toestand van ons spoorwegnet zal verbeteren.

Doch wat zal er met het station Brussel-Zuid gebeuren ?

Over het inrichtingsplan van Brussel-Zuid, zegt de Memorie van Toelichting, dat zoodra de inrichtingen van de goederenstatie Brussel-Zuid naar het Klein-Eiland zullen overgebracht zijn, men over een uitgestrekte terrein zal beschikken.

En zij voegt er bij : *Het is niet te voorzien, dat dit eens ontoereikend kan worden.* Van dien volzin zou men wellicht kunnen zeggen dat hij op slimme wijze is opgesteld en met een wijs voorbehoud, doch dat hij voorzeker de Kamer niet zal overtuigen.

Zoo « het niet is te voorzien », dan komt dit omdat daarmede geen rekening wordt gehouden met de steeds groeiende behoeften van den dienst, hetgeen de verantwoordelijkheid vergroot van diegenen wier voornaamste plicht is « met juistheid te bepalen ».

* * *

De huidige Zuidstatie beschikt sedert eenige jaren vóór den oorlog over 14 reizigerssporen.

Het ons onderworpen inrichtingsplan spréekt van 16 perronsporen, beslaande geheel de ruimte waarover men kan beschikken tusschen de Frankrijkstraat en de Fonsnystraat.

Het omvat dus eene vermeerdering van slechts 2 sporen, of 14 t. h. der bestaande midden om reizigerstreinen in- en uit te laten, en die oplossing zou definitief zijn zonder eenige mogelijke uitbreiding in de toekomst!

Wij spreken slechts terloops van het zeventiende spoor op het plan met afgebroken lijntjes aangegeven, alsof de maker van het plan zelf overtuiging miste. Dit zeventiende spoor is slechts de verlenging van een laadspoor voor goederen. Dit wil zeggen dat het weinig of niet zou kunnen benuttigd worden.

Ware het anders, dan nog zou niets veranderd zijn aan de gewichtigheid van onze bewijsvoering.

Welhoe! Het aantal sporen van de Zuidstatie werd, voor ettelijke jaren *in eens*, om zoo te zeggen, van 8 op 14 gebracht en niemand zal beweren dat die inrichtingen boven het noodzakelijke werd vermeerderd.

En men zou willen doen gelooven dat in de toekomst gansch het verkeer, dat zich gestadig uitbreidt, voor immer zal verzekerd zijn, dank zij een toevoeging van 2 sporen?

Het was niet van « voorzien » dat men had moeten spreken, maar wel van een ellendige, onbegrijpelijke en laat staan — schuldige kortzichtigheid!

Laat ons niet vergeten dat van Juli 1895 tot Juli 1911, het aantal in- of uitloopende treinen Brussel-Noord van 271 tot 375 is gestegen, te weten, voor elf jaar, een vermeerdering van 40 t. h., wanneer tal van treinen op Brussel-Leopoldswijk, Schaarbeek en Tour-en-Taxis zijn afgeleid geworden.

Op 27 April 1900, zegde Minister Liebaert reeds in de Kamer, dat in 1899 het aantal te Brussel-Noord in- en uitloopende treinen tot 320 was gestegen, te weten, in vier jaar, eene vermeerdering van 50 treinen of 18 t. h.

Wij beschikken niet over de inlichtingen om vast te stellen welke klimmende reeks is bereikt geworden door het aantal treinen te Brussel-Zuid; doch welke die ook zij, ware zij zelfs veel kleiner, mag men beweren dat een vermeerdering van 14 t. h. der huidige middelen om treinen toe te laten en te verzenden, niet zou volstaan dan voor een gering tijdbestek van ternauwernood eenige jaren. En men beweert een definitieve oplossing op te dringen! Dat ware bespottelijk!

Volgens plan IV tot inrichting van Brussel-Zuid, dat door het Departement aan de Middenafdeeling werd voorgelegd, zouden de sporen gelijk loopen aan het einde der perrons ter thans bestaande hoogte; de sporen zouden met eene zachte helling van 3 millimeter per meter geleidelijk stijgen tot een weinig boven de Koningslaan waar zij op eene hoogte van 24 m. 20 zouden komen. Door deze planverhelfing bekomt men een lageren doortocht waarvan het vlak 2 meter lager ligt dan de Fonsnylaan. Deze lage laan zou vlak buiten de viaduct over de dichtbij loopende Zenne schieten.

Zal de stand van deze baan die nog lager ligt dan het vlak van den doortocht wel mogelijk zijn in verband tot het peil dat het water der Zenne bereikt bij hare niet zeldzame overstroomingen? Daarover wordt niets gezegd. Dat zijn niettemin gewichtige vraagstukken die volstrekt moeten worden opgelost, en het is te betreuren en 't is zelfs onrustwekkend, dat de Memorie van Toelichting op dat gebied geen woord rept.

* * *

Een ander punt nog werd bij het opmaken van dit plan uit het oog verloren.

De belendende gemeenten van het Zuiderstation, Anderlecht, eenerzijds, Sint-Gillis, anderzijds, hebben herhaaldelijk geklaagd over het feit dat het Zuiderstation een hinder was om rechtstreeksche verkeerswegen aan te leggen tusschen deze beide gemeenten.

Een afgevaardigde der gemeente Sint-Gillis, wijlen de heer Delporte, heeft de klachten dezer gemeentebesturen aan de Kamer overgemaakt en gevraagd dat, bij het opmaken der ontwerpen, deze hunne wenschen zouden in acht genomen worden.

Inzonderheid werd te hunnen behoeve een spoor gevraagd tusschen de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan recht op de Onderrichtstraat.

Wijlen heer Colfs kwam hierop terug ter vergadering van 14 Maart 1911 :

Anderzijds zijn het juist de gemeenten Sint-Gillis en Sint-Joost-ten-Noode, waarvan sommige beheerders den strijd hebben aangebonden tegen het ontwerp der Regeering, die er het grootste belang bij hebben dat de sporen in onze twee groote stations worden verhoogd, want dan vindt men de overwegen den eenen na den anderen gesloten en tusschen de straten die langs weerskanten der lijnen gelegen zijn, is het verkeer op lange afstanden schier volkomen afgesloten Worden de sporen verhoogd, dan kan men het verkeer verzekeren langs onderaardsche doorgangen, waardoor handel en nijverheid ten zeerste zullen worden bevorderd in de gemeenten Sint-Gillis, Anderlecht, Molenbeek, Sint-Joost en Schaarbeek.

De gemeente Sint-Joost-ten-Noode inzonderheid kan door dit middel meer rechtstreeksch verkeer bekomen met de wijk der Zeevaartinrichtingen.

De gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht kunnen ten slotte, dank zij de uitvoering van dit ontwerp, den loop der Zenne afleiden en deze rivier overwelven, die overal ziektekiemen op haren doorloop achterlaat.

Ter vergadering van 15 Maart 1911, heeft Minister de Broqueville desbetreffende nog volgende verklaring afgelegd, waardoor hij de verbintenissen door de Regeering in 1909 reeds aangegaan, eenigerwijs vernieuwde :

Ik houd er aan, eene verklaring op dat stuk af te leggen. Mijne geachte collega's der Kamer, over wien ik het daareven had, hebben mij dringend gevraagd, naar de middelen

te zoeken om nu bij gelegenheid der uitvoering van de Verbinding en der verheffing van het Zuiderstation, sommige vergoedingen aan Sint-Gillis te verleenen, namelijk om onder de sporen sommige doorgangen te steken tot Verbinding der agglomeraties langs weerszijden van den spoorweg gelegen.

Er werd vroeger tegen dit ontwerp een opwerping gemaakt die naar mijne meening niet zeer ernstig is.

Men zou beweerd hebben : Indien gij dit werk uitvoert zullen de kosten van de Verbinding met zooveel vermeerderd worden, en, vermits de Regeering de juiste uitgave heeft doen kennen die voor de Verbinding noodig is, kan dat werk niet gedaan worden. Wat mij betreft kan ik dit antwoord niet als voldoende beschouwen.

Natuurlijk is het gevraagde werk niet noodig om de Verbinding uit te voeren, maar indien bewezen is dat, ter gelegenheid van de uitvoering van dit werk, het kan nuttig zijn voor het algemeen belang, — en het belang van de gemeente Sint-Gillis maakt natuurlijk deel uit van het algemeen belang — indien het bewezen is, zeg ik, dat eene uitgave gewettigd is met het oog op het tot stand brengen van de Verbinding der twee gedeelten van de agglomeratie die door den spoorweg van elkander zijn gescheiden, dan zal ik niet aarzelen den toestand openhartig aan de Kamer bloot te leggen en haar de noodige sommen te vragen om eene uitgave, die billijk zal schijnen, te dekken (*Zeer wel! aan de uiterste linkerzijde*).

De heer Carton de Wiart. — Het geldt hier niet alleen het belang van Sint-Gillis, maar ook het belang van heel het westergedeelte van de agglomeratie, inzonderheid Cureghem-Anderlecht en Molenbeek.

De heer C. Huysmans. — 't Is juist wat de heer Minister zegt.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Ik dank van harte mijn achtbaren collega den heer Carton de Wiart voor zijne onderbreking die enkel bevestigt wat ik zij, namelijk dat het hier een algemeen belang kan gelden, om reden van hetwelk het zeer billijk zou zijn aan de Kamer de noodige credieten te vragen om dit werk uit te voeren...

De heer C. Huysmans. — Zeer wel !

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — ... en ik zal niet aarzelen ze te vragen. Ik zal er zelfs bijvoegen dat indien ik anders handelde, na vaststelling dat het algemeen belang het eischt, ik mij zelf zou beschouwen als hebbende eene kleine oneerlijkheid begaan (*Zeer wel! aan de uiterste linkerzijde*).

De heer Antoine Delporte. — Deze doorgang onder de sporen zou vooral noodzakelijk zijn om de verbinding te verzekeren naar het nieuwe goederenstation van het Klein Eiland.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Dit argument doet mij veel genoegen en ik hoop dat ge mij krachtdadig zult steunen wanneer ik, na rijp onderzoek, zal vaststellen dat dit werk er noodig is.

De heer Janson. — Dit bewijst dat uw ontwerp niet definitief is vermits gij veranderingen gaat doen.

De heer C. Huysmans. — Maar neen !

De heer Theodor. — Het zijn « eventueele » veranderingen.

De heer Janson. — Men zal dus de plannen wijzigen, wat zeker nieuwe lasten zal meebrengen.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Verschooning! Wij hebben gezegd dat het noodig was om de Noord-Zuidverbinding te verwezenlijken ; doch zoo in den loop van de studiën of de uitvoering wordt bewezen dat,

wegens de uitvoering van dit werk, het voor een aanzienlijke gemeente als Sint-Gillis, als Anderlecht, kan nuttig zijn doorgangen te maken onder de spoorbanen, — en dit zal, dank zij de Verbinding, mogelijk zijn, — zoo het bewezen wordt, zeg ik, dat het nuttig is, dan ben ik overtuigd dat er zich hier niemand in de Kamer bevindt die er zich zal willen tegen verzetten, onder voorwendsel dat de Verbinding slechts 56 millioen mag kosten. Overigens, de uitvoering van de Verbinding vordert geenszins deze uitgave en het zou dwaas zijn dezelve op het passief der Verbinding te plaatsen. Ik voeg er bij dat, met anders te handelen, men oprecht kinderachtig zou handelen en, ik ben er van overtuigd, geen mijner collega's zal daaraan willen meedoen.

In dezelfde vergadering drong de achtbare heer Carton de Wiart nog aan :

Aangaande de nieuwe verkeerswegen aan te leggen onder de nieuwe banen tusschen Sint-Gillis en Anderlecht, is het hoofdzaak dat die verkeerswegen verzekerd worden niet alleen door een doorgang in de verlenging der Theodore Verhaegenstraat, maar ook door een tweeden doorgang welke met de Onderrichtstraat zal in betrekking staan. Ik bedank den achtbaren Minister voor de daaromtrent gedane verklaringen. Ik dring ook aan opdat het Spoorwegbestuur de Fonsnylaan verbreede door de afbraak van het ontvangstkantoor dat in die belangrijke straat vooruitspringt. Wat de berm betreft langs deze laan, deze zal moeten beboomd worden en met zorg onderhouden en, langs de straatgrens, worden afgescheiden door een laag hekken in den aard van dit op de Troonplaats of in de Vier-Armenstraat geplaatst. Een meer doelmatige afsluiting of hekken zal moeten geplaatst worden boven op den berm, opdat deze niet spoedig een vuilnisberg zou worden.

Wat het ontwerp in zijn geheel betreft, heb ik al de redevoeringen gehoord, al de plans bestudeerd, al de desbetreffende brochuren gelezen met de gewetensvolheid van een Brusselsch afgevaardigde die van zijne verantwoordelijkheid bewust is. En dat was geen klein werk!

Mijn overtuiging blijft die welke ik hier meer dan eens heb verdedigd. De Verbinding is nuttig, zelfs noodzakelijk. Zij zal niet alleen beide Brusselsche stations verbinden, maar de beide groote gewesten van het land : Wallonië en Vlaanderen.

Ziedaar verbintenissen welke de Regeering niet zou mogen wraken en welke voorzeker de belanghebbende gemeenten van Sint-Gillis en Anderlecht, alsmede hare gemachtigde woordvoerders in de Kamers, zoo noodig zullen weten krachtig naar voren te brengen.

* * *

Reeds op 17 Maart 1921, richtte de heer Demets, burgemeester van Anderlecht, tot den Raad van deze gemeente een verslag over de door de Regeering besliste werken en die omvatten de aanhooging van de spoorbanen uitkomende op het station Brussel-Zuid alsmede van dit station zelf, derwijze dat de overwegen tusschen Vorst en Brussel-Zuid komen te verdwijnen en het mogelijk wordt drie groote ondergrondsche doorgangen te maken, de verbinding verzekerende tusschen de voorsteden Sint-Gillis, Vorst en Anderlecht.

In dit verslag, zegde de heer Burgemeester het volgende :

Sinds eenigen tijd is de kwestie der Verbinding, in den doorgang van Brussel, opnieuw ter bespreking gelegd.

Ons College, van oordeel zijnde dat het afzien van dit ruime ontwerp nadeelige gevolgen zou hebben voor onze verbindingen tusschen de gemeenten van het zuiden der agglomeratie,

heeft zich verplicht geacht aan den Minister van Spoorwegen den in de bijlage overgedrukten brief te zenden.

Wij kunnen niet aannemen dat, na achttien goedkeurende stemmingen door Kamer en Senaat uitgebracht, na de onteigeningen te hebben geëindigd en de werken te hebben doen aanvangen op een groote uitgestrektheid, men er ernstig kunne aan denken af te breken hetgeen men reeds heeft verwezenlijkt. Dat zou gelijkstaan met een brevet van onbekwaamheid te geven aan al degenen die zich met de zaak hebben bezig gehouden en die meer dan overvloedig hebben bewezen dat de verwezenlijking onontbeerlijk was voor de verbetering van ons spoorwegnet dat gestadig en snel zich uitbreidt. Een dergelijk besluit zou ons voorzeker belachelijk doen voorkomen tegenover de vreemdelingen en zou het vertrouwen schokken dat men steeds heeft gesteld in onze ingenieurs wier faam, sedert lang, onze grenzen heeft overschreden.

Tot besluit, meen ik dat de Gemeenteraad krachtdadig moet in verzet komen tegen ieder ontwerp om vroeger uitdrukkelijk genomen besluiten te verbreken, omtrent het bouwen van de doorgangen die de gemeenten van het zuiden van Brussel moeten verbinden.

Men zou niet beter kunnen zeggen, en het verslag van den heer Burgemeester brengt over de plotselinge omkeering van de Regeering dezelfde beoordeelingen uit, welke wij in de voorrede van deze nota hebben geformuleerd.

Als gevolg van dit verslag, nam de Raad, bij eenparigheid, de volgende beraadslaging :

De Gemeenteraad van Anderlecht;

Gezien den brief van 29 December 1920, waarbij het College van Burgemeester en Schepenen de aandacht van den Minister van Spoorwegen heeft gevestigd op den schandelijken toestand die zou ontstaan voor de Zuidergemeenten der Brusselsche agglomeratie, in het mogelijk vooruitzicht dat zou afgezien worden van het ontwerp der Noord-Zuidverbinding; overwegende dat dit ruime ontwerp, in 1903 uitgevaardigd, als gevolg heeft gehad de aanhooging op 6 meter van het gedeelte der spoorbaan Brussel-Halle, begrepen tusschen de statie Brussel-Zuid en een punt gelegen verder dan het station van Vorst, alsmede het bouwen van drie groote loopbruggen van 20 meter breed tot verbinding van de gemeente Anderlecht met Sint-Gillis en Vorst;

Overwegende dat de agglomeraties van Anderlecht, Sint-Gillis en Vorst te zamen 160,000 inwoners tellen en, op dit oogenblik, in de werken van den Zuiderspoorweg en dit op eene lengte van 3,900 meters, als verbindingsmiddel slechts twee overwegen bezitten van 4 meters breedte;

Overwegende dat het behoud van dien toestand onder alle opzichten onmogelijk is, tenzij men deze gemeenten wil beletten zich normaal te ontwikkelen en de Brusselsche agglomeratie te versnipperen, wat in geen enkel groot centrum ooit is geschied;

Uit den wensch, bij eenparigheid der aanwezige leden, dat de beloften door den Staat gedaan, betreffende de aanhooging van de Zuiderlijn en het bouwen van ten minste drie groote doorgangen voor de verbinding der aangrenzende gemeenten, ongewijzigd worden behouden.

Deze onwederlegbare bewijsvoering zou even krachtdadig kunnen toegepast worden op de aanhooging van de Noordstatie en het aanleggen van ondergrondsche doorgangen tegenover de Allard-, Rogier- en Paleizenstraten, tusschen de gemeente Schaarbeek en die van Sint-Jans-Molenbeek en van Brussel (voormalig Laken).

* * *

Doch het aantal sporen is niet het enkel bestanddeel van de oplossing.

Men moet zich nog afvragen hoe de exploitatie zal geschieden en of de veiligheid der reizigers op voldoende wijze zal verzekerd zijn.

In de vergadering van den Senaat, op 5 Juli 1922, stelde de heer Liebaert de volgende vraag :

Ik verzoek den heer Minister aan den Senaat het aantal wissel- en kruispunten te doen kennen van de aankomst- en vertreksporen voor reizigerstreinen, tusschen de voetbrug der Paleizenstraat en het eindpunt der 16 sporen van de Noordstatie.

Op 26 Juli antwoordde de heer Minister : « Tusschen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat bestaan er twee aansluitingen voor de lijnen naar Gent en naar Schaarbeek en Brussel (L.-W.), deze aansluitingen bedragen, voor de reizigerssporen, 3 wissels, 3 kruispunten, 2 gewone overgangen en 1 overgangaansluiting, samen 9 toestellen.

Bij den ingang der Noordstatie zijn de 16 reizigerssporen met de aankomst- en vertreksporen verbonden door middel van 21 wissels, 21 kruispunten, 15 gewone overgangen en 48 overgangen-aansluitingen, samen 105 toestellen. »

Er bestaan dus 9, plus 105, hetzij 114 toestellen van dit soort. Dus 114 zwakke punten. Het spreekt van zelf dat hoe talrijker de instijgpaden zijn, hoe talrijker ook deze toestellen worden aan den kop van de spoorlijnenbundels.

In de Senaatsvergadering van 29 Juni 1922 zegde de heer Liebaert :

Men schijnt de vreeselijke ongelukken te hebben vergeten die vroeger in het Noordstation zijn gebeurd.

Men kan nochtans niet genoeg den nadruk leggen op de gevaren waaraan de reizigers zijn blootgesteld. Wanneer men weet hoe het binnenkomen en het vertrekken der treinen geschiedt, de garcermanœuvers, het groot getal gevaarlijke punten waar de treinen langs moeten, dan schrikt men bij de gedachte aan de rampen die zouden kunnen voortspruiten uit eene onachtzaamheid van degenen die met den seindienst zijn belast of van de machinisten die er zich moeten naar gedragen.

Herhaaldelijk hebben wij in deze uiteenzetting gewezen op den voortdurenden groei van het getal reizigers. Het is nuttig eene juiste voorstelling te hebben van de waarde en de oorzaken daarvan.

Deze zijn tweevoudig : de vermeerdering van de bevolking en de vermeerdering van het getal reizen per inwoner, d. i. het steeds stijgend gebruik van den spoorweg door de bevolking.

Uit eene zeer interessante nota, van de hand van den heer Joseph de Walque, mijnbouwingenieur, verschenen in 1904 in de *Mémoires de l'Union des Ingénieurs de Louvain*, nemen wij de volgende getallen :

Bevolking

Tijdperk.	Volstrekte cijfers.	Aangroei.
1846-1856	192,364	4.44
1856-1866	298,273	6.50
1866-1876	508,352	10.53
1876-1880	183,824	3.44 (voor 4 jaar).
1880-1890	549,312	9.53
1890-1900	624,487	10.28

Anderzijds was het getal reizen per inwoner :

7 reizen in 1880,
11 reizen in 1890,
18 reizen in 1900.

Aldus is de zoo belangrijke stijging te verklaren van het geheel getal reizigers op het net :

Jaren.	Volstrekte cijfers.	Gemiddelde vermeerdering per jaar.
1880	43,000,000	
1895	82,500,000	8.3 millioen.
1900	123,700,000	
1901	124,000,000	
1907	160,000,000	6 id.
1909	161,000,000	
1913	204,500,000	10.7 id.
1920	204,300,000	
1922	228,000,000	11.8 id.

HOOFDSTUK VIII.

Het station van de Groendreef als aanvulling van het Noordstation.

Ondanks de beweringen van de Memorie van Toelichting, heeft de achtbare Minister zich zoo wel rekenschap gegeven van de onmogelijkheid het Noordstation in staat te stellen aan de noodwendigheden van het verkeer te voldoen, dat hij drie middelen heeft aangewezen om in deze tekortkoming te voorzien.

Het eerste is de benuttiging van het station der Groendreef.

* * *

Het voorgelegde plan van inrichting van Brussel-Noord doet daardoor eene beginselkwestie van hoofdzakelijk belang oprijzen.

Het voorziet inderdaad het behoud van de verbindingslijn naar het station van de Groendreef, en de Memorie van Toelichting zegt dat met de Groendreef als hulpstation de Dienst der Exploitatie oordeelt dat het Noordstation in staat is gedurende vijftig jaar den dienst te verzekeren.

Nog eens, het zou wenschelijk geweest zijn dat de Kamer in bezit ware gesteld van dit advies van den Dienst der Exploitatie, en vooral van de beweeggronden waarop het gesteund is.

Het is inderdaad de uitdrukkelijke en definitieve bevestiging van het behoud van het station der Groendreef voor de reizigers.

* * *

Toen de gedachte van het behoud van het Groendreefstation voor de eerste maal, kort voor den oorlog, werd vooruitgezet, stiet dit op een heftig en billijk verzet van de zijde der belanghebbende gemeenten en van de *Société anonyme du Canal et des Installations maritimes de Bruxelles*.

Er dient inderdaad opgemerkt te worden dat, vanaf het oogenblik waarop het thans uitgevoerde plan voor de zeevaartinstellingen te Brussel werd ter studie gelegd, namelijk het aanleggen van een overlangsch dok in plaats van havendokken, zoodat een uitgestrekt goederenstation kon gebouwd worden in de pleinen van Tour-en-Taxis, — het verstaan werd dat dit station het oude station van de Groendreef zou vervangen.

* * *

Herhaaldelijk heeft de Regeering haar besluit, dit station op te heffen, bevestigd.

In deze overtuiging hebben de belanghebbende gemeenten, inzonderheid het gemeentebestuur van Sint-Jans-Molenbeek, ontwerpen opgemaakt van wegen bestemd om doorheen het leege plein van het Groendreefstation eene reeks straten te verlengen die sedert jaren zijn aangelegd, om den Antwerpschen steenweg met de Groendreef te verbinden, en die tot nu toe doodloopen ter oorzake van dit station.

Het nut, de noodzakelijkheid zelfs van deze straatverlengingen zijn onbetwistbaar, zoowel onder opzicht van het productief maken van een tot hiertoe veronachtzaamde wijk, als met het oog op het bouwen van nijverheidsinrichtingen, opslagplaatsen voor goederen, wat de onmiddellijke nabijheid van de Brusselsche haven noodzakelijk maakt.

Er liggen daar 6 hectaren grond, in ronde cijfers, die ter beschikking van den handel kunnen gesteld worden, en het hoeft niet gezegd welk voordeel de Staat daaruit zou kunnen trekken.

In de vergadering van 1 April 1914 heeft Senator Hanrez den Minister van Spoorwegen ondervraagd over zijne inzichten daaromtrent :

Het is met groote verwondering, zegt hij, dat ik in de kranten eenige weken geleden gelezen heb, dat men aan de Groendreef een station voor den dienst der reizigers ging oprichten. Ik heb alsdan eene vraag gesteld aan den Minister van Spoorwegen om hem te vragen of dit nieuws wel juist was en of men aan de Groendreef een station ging oprichten dat, opgehoogd en in viaduct verbonden met het station van Schaarbeek, namelijk overheen de Koninginnelaan, hoofdzakelijk zoo bestemd zijn voor de werkmanstreinen.

De Minister heeft geantwoord :

Een grondig onderzoek van de noodwendigheden der Exploitatie heeft bewezen dat het Brusselsche station (Groendreef) dient behouden te worden, en voornamelijk dienen moet voor de werkmanstreinen en buitengewone treinen.

Het vlak van verbinding van dit station met Brussel-Noord zal verhoogd worden zoodanig dat de overwegen die thans bestaan op den Antwerpschen steenweg, de Vooruitgangstraat en de Gaucheretstraat, zullen veranderd worden in kleinere viaducten.

Elk beletsel van het openbaar verkeer zal aldus vermeden worden, en het verwezenlijken van het ontwerp der verlenging van de Zennelaan, op de overwelfde Zenne, zal door niets verhinderd worden.

Ik heb dan eene tweede vraag gesteld om een meer nauwkeurig antwoord te bekomen. Ziehier de tekst :

Op mijne vraag betreffende de oprichting van een reizigersstation op de Groendreef, liet de Minister mij weten, dat de verbinding van dit station met het Noordstation over een verheven vlak zal loopen en de bestaande overwegen van den Antwerpschen steenweg, de Vooruitgangstraat en de Gaucheretstraat door ondergrondsche doorgangen zal vervangen.

Niets werd mij geantwoord wat de brug over de Koninginnelaan betreft.

Ik verzoek den achtbaren Minister de volgende punten nader te willen bepalen :

1° Zal de verbinding geschieden met het Noordstation of met het station van Schaerbeek;

2° Of zal de verbinding over de Koninginnelaan loopen en op welke hoogte boven het vlak dezer laan?

Daarop heeft de Minister geantwoord :

Zooals thans zal het station van Brussel (Groendreef) verbonden blijven met Brussel-Noord. Het plan van deze verbinding blijft dus zooals 't is. Het eenig verschil bestaat in het feit, dat het zal verhoogd worden zoodanig dat de bestaande overwegen xan de Antwerpschen steenweg, van de Gaucheretstraat en van de Vooruitgangstraat, in kleinere viaducten met eene vrije hoogte van 4m50 minimum zullen veranderd worden. Maar om die vrije hoogte van 4m50 te verkrijgen, welke ook zal moeten bestaan op de doorsnee van de nieuwe laan, welke de verlenging zijn van de Zennelaan, op de overwelfde Zenne, is het volstrekt noodig de Koninginnelaan onder de sporen van Brussel-Noord te brengen, welke op dit punt zullen verhoogd worden, daar de hoogte van de Koninginnelaan onder dit kunstwerk 16m80 wordt.

Senator Hanrez nam deze gelegenheid te baat om het onlogische te doen uitschijnen van de oprichting van een kopstation in strijd met het beginsel zelf der Verbinding Noord-Zuid en om nogmaals een plan dat hij herhaaldelijk verdedigd had, voor te staan.

Uit het daarop gegeven antwoord van Minister Segers halen wij het volgende aan :

De heer Segers, *Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen.* — Mijne Heeren, in het vraagstuk, door den achtbaren heer Hanrez behandeld, moet men een dubbel onderwerp onderscheiden : een onmiddellijk doel en een doel voor de toekomst.

Het onmiddellijk doel is : *het station der Groendreef thans gedeeltelijk voor den reizigersdienst in te richten*, en het doel voor de toekomst : het station der Groendreef gebeurlijk te kunnen behouden.

Op dit dubbel onderwerp der interpellatie dient nadruk te worden gelegd, want ik houd er aan te verklaren dat, *in mijn gedacht, tot de gedeeltelijke inrichting van het station der Groendreef voor den reizigersdienst, niet werd besloten met het oog op de toekomst, maar, integendeel, uitsluitend met het oog op de onmiddellijke en volstrekte noodzakelijke behoeften.*

Ik zal dus deze twee factoren der interpellatie bondig onderzoeken : onmiddellijke benuttiging van het station der Greendreef en gebeurlijk behoud van dit station in de toekomst.

Ik meen dat niemand, zelfs niet de achtbare interpellator, wanneer hij de onderscheidene factoren van het vraagstuk zal kennen, wat het eerste der twee onderwerpen betreft, op zich zou durven nemen, de gedeeltelijke inrichting van het station der Groendreef voor den reizigersdienst te verdagen. Dit punt behelst twee factoren : de eerste factor steunt op de drukte van het reizigersverkeer in de stations van Brussel en de agglomeratie; de tweede factor betreft den aard onzer inrichtingen zelf.

Wat den eersten factor betreft, is het aan de achtbare senatoren overbekend, dat het verkeer tijdens de jongste jaren aanzienlijk is vermeerderd, in zoo verre dat, in een tijdverloop van 16 jaren, het getal zoo aankomende als vertrekkende reizigers te Brussel-Noord

gestegen is met 40 t. h., ofschoon tijdens dezen termijn tal van treinen werden overgebracht naar Brussel (Leopoldswijk), naar Tour-en-Taxis en naar Schaarbeek.

En die vermeerdering groeit nog immer aan.

En het is goed, als voorbeeld, te vermelden dat, voor de enkele lijn Brussel-Antwerpen, het inleggen der bloktreinen, van 1908 dagteekenend, in den loop van deze vier jaren 60 t. h. meer verkeer heeft aangebracht. In de Noordstatie is het reizigersverkeer zoodanig toegenomen dat wij ons, op dit oogenblik in het nauw bevinden en wij het middel moeten zoeken om dadelijk een hulpstation tot stand te brengen voor de inlegging van buitengewone treinen, bedevaartreinen, pelgrinstreinen en andere. Ziedaar voor wat den eersten factor betreft.

De tweede factor is het vereischte voor de inrichting onzer statiën. *Wij hadden voorloopige inrichtingen tot stand gebracht, te Tour-en-Taxis, voor de vorming der werkliedentreinen. Het oogenblik is nabij waarop die inrichtingen zullen moeten verdwijnen*, want het is onontbeerlijk de statie Tour-en-Taxis in te richten voor hare uitsluitende bestemming van het goederenverkeer, hetgeen dringend noodzakelijk wordt.

Uit deze gegevens blijkt dat het problema uiterst eenvoudig wordt : de statie Tour-en-Taxis ontsnapt ons geheel voor de inlegging der werkliedentreinen; wij kunnen er niet aan denken die treinen in te leggen in de Noordstatie, welke reeds overlast is; wij moeten dus, in de Brusselsche omgeving, een andere statie zoeken welke zich in behoorlijke voorwaarden bevindt. Ziedaar het problema.

Welnu, Mijne Heeren, men wijze mij een statie aan in de Brusselsche omgeving waar wij de werkliedentreinen kunnen overbrengen : de Groendreef is de eenige eindstatie waarover wij thans kunnen beschikken. Dit is overigens de statie die het best past voor de dienst.

Niet alleen zullen wij er gemakkelijk de werkliedentreinen kunnen inleggen, maar nog al de buitengewone treinen waarmede wij de Noordstatie zulle kunnen ontlasten.

Bemerken wij, eindelijk, dat die oplossing voor de werklieden uitstekend is. Met de Groendreefstatie te benuttigen, in stede van Tour-en-Taxis, zal voor de werklieden de afstand om zich naar hun werk te begeven en er van weer te keeren met meer dan 2 kilometer worden verkort.

De heer Hanrez zegde ons nog : « Doch de Groendreefstatie is een kopstatie, en dit levert onbetwistbare bezwaren op. »

Op dit punt ben ik het met onzen achtbaren Collega volledig eens; niet alleen erken ik die bezwaren, maar ik ga ze hem zelfs aanduiden.

Wanneer, bij voorbeeld, een trein Brussel-Noord binnenloopt, die een kopstation is, en niet dadelijk terug vertrekt, geeft dit aanleiding tot achtachtereenvolgende verrichtingen en, dienvolgens, tot acht signaal- en wisselmanœuvers. Er is het binnenloopen van den trein; de aankomst van de manœuver-locomotief welke zich aan den kop van den trein plaatst; het vertrek van den trein naar den wijkbundel; het vertrek van de locomotief naar de stelplaats; het terug tegen het perron plaatsen van den trein door de manœuvre-locomotief; het vertrek van de manœuver-locomotief die den trein langs het perron heeft gebracht; de zoogezegde « enrochage »-aankomst; de locomotief welke den trein moet sleepen en, ten slotte, het vertrek van den trein. Wanneer het een trein betreft, die dadelijk terugvertrekt, zijn die manœuvers nog vier in getal : binnenkomen van den trein in de statie, aankomst van een nieuwe sleepmachine, vertrek van den trein, vertrek van de machine die den trein binnengesleept heeft.

In de niet doorrijstations, bestaan er ten minste altijd twee manœuvers. Deze geschieden in een enkelen zin, ieder uiteinde der statie slechts belang inboezemende voor een enkel signaal- of wisselmanœuver. Vandaar een grootere veiligheid en een aanzienlijke bezuiniging van tijd en materieel.

Merken wij terloops aan, dat een locomotief die een trein heeft gesleept tot in de statie Brussel-Noord, in regelmatigen dienst, vijf en dertig minuten noodig heeft om in de bergplaats terug te komen.

Iedereen zal het dus met den heer Hanrez eens zijn om te erkennen dat het zeer wenschelijk is de terugritstaties door doorrijstaties te vervangen. Doch daar ligt niet het knooppunt der zaak.

Het ligt elders en is veel eenvoudiger. Ziehier : Op dit oogenblik is er een heele reeks werkliedentreinen die in de statie van Tour-en-Taxis thuis behooren Wij kunnen deze statie niet meer benuttigen voor deze treinen, aangezien wij de daartoe dienende inrichtingen moeten aanwenden ten bate van de goederentreinen. Wij moeten dus de werkliedentreinen naar elders overbrengen.

Kunnen wij denken aan stations die, zooals het Noordstation, van nu af reeds overladen zijn, of aan stations heel en af buiten het centrum gelegen ! Als eenig hulpmiddel blijft ons de terminus over der Groendreef De Groendreef, zegt de heer Hanrez, is een kopstation. Ik vind het zeer jammer, maar de kwestie is niet of wij eene nieuwe verbinding langs de Groendreef gaan aanleggen, door dit station te verbinden hetzij met het Zuidstation, hetzij met een ander station van de agglomeratie, en of wij er een doorrijstation zullen van maken.

De kwestie is of wij thans dit station dringend noodig hebben als bijkomstig station voor de vorming van de werkmanstreinen. Het antwoord daarop kan niet in twijfel getrokken worden.

Ik heb u gezegd dat de interpellatie van den heer Hanrez een tweevoudig doel had : een onmiddellijk doel dat ik zooeven het aangetoond en een verder doel. *Moeten wij het Groendreefstation in de toekomst behouden omdat wij het op dit oogenblik gebruiken voor eenige werkmanstreinen en enkele bijkomstige diensten?*

Wat mij betreft wil ik geene voorspellingen doen. Het antwoord hangt af van de toekomst. Wij hebben op dit oogenblik dit station noodig. Zal dit nog zoo zijn met de Verbinding Noord-Zuid?

Zal het mogelijk zijn al de werkmanstreinen langs daar te doen rijden, zooals de heer Hanrez het verlangt, en de weekabonnenten naar hunne keuze te laten afstappen aan het Noord- of aan het Zuidstation? Ik antwoord dat ik er niets van weet. *Ik moet wachten om te zien, eens de Verbinding verwezenlijkt, wat het juiste vermogen zal wezen van het Noordstation.*

Edoch, Mijne Heeren, wij moeten met open kaarten spelen : de Verbinding zal niet voltrokken zijn in minder dan vier jaar : *daarna zal de proefperiode komen die ons zal inlichten over de bekomen practische resultaten en of het mogelijk is het hulpstation te laten varen. Zooals gij hoort behoort de oplossing van het vraagstuk tot een tamelijk verre toekomst* en zij zal waarschijnlijk afhangen van mijn opvolger. Ik wil dus op dit punt geen uitspraak doen, maar ik houd er toch aan u mijne meening te zeggen.

Twee bezwaren worden aangevoerd tegen het behoud van dit station.

Men zegt dat er overwegen zijn. Er zijn inderdaad, tot ons spijt, op de lijn die de Groendreef verbindt met de lijn Brussel-Noord-Schaerbeek, drie overwegen, er is er een op den Antwerpschen steenweg, een aan de Gaucheretstraat, en een aan de Vooruitgangsstraat. In het ontwerp van het Beheer wordt het vlak van deze verbindingslijn heelemaal verhoogd, en de overwegen zullen veranderd worden in kleinere viaducten. Deze viaducten zullen een vrije hoogte hebben van minimum 4m30.

Het zal dus werkelijk een vooruitgang zijn. *Anderzijds wenscht het provinciaal Bestuur van Brabant sedert lang een groot werk uit te voeren, namelijk het overwelven van de Zenne en het aanleggen van een groote laan op de overwelfde Zenne.*

Het was er zeer om bekommerd of het ontwerp van het Beheer van Spoorwegen de uitvoering van dit werk niet zou beletten. Ik heb het Bestuur kunnen geruststellen. Deze overwelving zal zonder bezwaar kunnen uitgevoerd worden vermits de nieuwe laan met eene kleine viaduct onder de spoorlijnen zal kunnen doorrijden. Kortom, de bestaande overwegen worden afgeschaft en men maakt het aanleggen mogelijk van de nieuwe laan ontworpen door de provincie Brabant.

De achtbare heer Hanrez zegt ons : « Dit is mijn ontwerp, ik heb het voorgesteld! » Ik

wensch hem daarmede geluk, en ik wensch mijn Bestuur geluk ermede dat het akkoord ging met den achtbaren senator.

De heer Hanrez heeft eene tweede opwerping gemaakt waarop hij een ondubbelzinnig antwoord verlangde. Het geldt de Koninginnelaan. Mijn antwoord zal zoo duidelijk en nauwkeurig mogelijk zijn.

Het ontworpen plan van de verbindingslijn die thans van de Groendreef naar de lijn van het Noordstation-Schaarbeek gaat, zal blijven wat zij is.

De Koninginnelaan loopt onder de lijnen die naar het Noordstation gaan, op dit punt verhoogd tot 22m50. De hoogte van de Koninginnelaan onder het kunstwerk zal verminderd worden tot 16m80.

Deze toestand zal nadeelige gevolgen hebben; ik houd eraan dit zelf te verklaren; het uitzicht van de Koninginnelaan zal, tusschen de Liedtsplaats en de kerk van Laeken, gebroken zijn op een gedeelte der helling naar de Liedtsplaats

Dat is spijtig, iedereen zal het daarover eens zijn en dit bezwaar is niet aan de aandacht van het spoorwegbestuur ontsnapt. Het vraagstuk werd door het bestuurscomiteit in zijne vergadering van 21 Mei 1913 grondig onderzocht. Het bestuur heeft echter moeten besluiten, dat dit bezwaar niet van aard was om van het ontwerp, dat aan hoogst noodzakelijke behoeften beantwoordt, te doen afzien. Het station der Groendreef moet, zooals ik u reeds zegde, behouden blijven ten minste tot dat de Verbinding Noord-Zuid voltooid weze, dat is nog gedurende tal van jaren.

Wij staan dus tegenover twee oplossingen : ofwel het vlak der sporen verheffen of het niet verheffen. Ik heb u gewezen op het bezwaar van de verheffing der sporen. Doch de andere oplossing geeft aanleiding tot drie erge bezwaren. Voorecst, het behoud der overwegen en der moeilijkheden van allen aard welke deze opleveren voor het verkeer; tweedens wordt het onmogelijk de Zennelaan te verlengen volgens de plannen van het provinciaal bestuur; ten slotte, en dit is niet het minste bezwaar, zou men het behoud van het station der Groendreef in de toekomst in gevaar brengen.

Om deze redenen, Mijne Heeren, meenen wij, ofschoon wij erkenen dat de toestand geen ideaal is, dat men van twee kwalen de minste moet kiezen.

Wij vestigen de aandacht van onze collega's op het voorbehoud van verschillenden aard dat Minister Segers over dit station der Groendreef heeft uitgebracht.

Volgens hem werd tot de gedeeltelijke inrichting van dit station voor den reizigersdienst niet beslist met het oog op de toekomst, maar wel voor onmiddellijke en volstrekt noodzakelijke behoeften.

Voor hem gold het, onverwijld in de ongenoegzaamheid van het Noordstation te voorzien, ofschoon toen reeds een aanzienlijk getal treinen naar Brussel-Leopoldswijk, naar Tour-en-Taxis en naar Schaarbeek waren overgebracht.

Bovendien gold het voor hem, in het station Tour-en-Taxis de voorloopige inrichtingen af te schaffen, welke men er in 1905 had tot stand gebracht voor het inleggen van werkliedentreinen, en dit station in te richten voor de bestemming waarvoor het was gebouwd, namelijk voor den goederendienst.

Terloops erkende Minister Segers, tegelijk met Senator Hanrez, de ontegensprekelijke bezwaren van een kopstation in de Groendreef. Iedereen, aldus besloot hij, zal het dus met den heer Hanrez eens zijn om te erkennen dat het hoogst wenschelijk is de kopstations door doorreisstations te vervangen.

* * *

De oplossing der Groendreef was dus in zijne oogen slechts een lapmiddel.

En onmiddellijk voegde hij er aan toe : Omdat wij thans het station der Groen-

dreef inrichten voor enkele werkliedentreinen en enkele bijkomende diensten, moeten wij daarom dat station voor de toekomst behouden?

Mijnsdeels, aldus gaat hij voort, wil ik niet vooruitloopen op een oordeel. De toekomst zal de zaak uitmaken. Thans hebben wij dit station volstrekt noodig. Zal deze noodzakelijkheid nog blijken wanneer de Noorder- en Zuiderstations met elkaar zullen verbonden zijn? Dit zullen wij zien, eens dat de Verbinding er is, wanneer wij juist weten tot hoe groot verkeer het Zuiderstation dienen kan.

In de opvatting van den heer Segers, was de voorloopige statie alleen beslist; haar behoud in de toekomst hing af van wat de ondervinding zou opleveren.

Doch voorloopig of definitief, de Groendreefstatie kon, naar de zienswijze zelf van het Bestuur, slechts voortbestaan onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat de aansluitingsbaan geheel werd hooger gelegd en dat de overwegen tot lage boogbruggen werden verbouwd. Daarenboven, moest de nieuw ontworpen boulevard op de overwelfde Zenne in boogbrug onder de baan van den hooger gelegden spoorweg doorgaan.

De Minister verborg niet de bezwaren die voor de Koninginnelaan gingen voortspruiten uit deze ophooging van de verbindingslijn. Het gevolg er van moest bedenkelijk zijn, want de perspectief van deze laan zou op een gedeelte der helling naar de Liedtsplaats toe onderschept worden.

Dit was te betreuren, zegde de heer Segers, en iedereen zou het daarmede eens zijn, doch men moest zich wel neerleggen bij erkende noodzakelijkheid van eerste orde.

Kortom, de heer Segers berustte er in het onvermijdelijke te ondergaan zonder na te laten, door een aanhooging van de aansluitingsbaan, de bezwaren te temperen van het voorloopig in stand houden zelf van de Groendreefstatie.

* * *

De oplossing welke ons thans door de Memorie van Toelichting wordt voorgesteld is gansch anders.

Het betreft niet meer het voorloopig in stand houden met het vooruitzicht op een bestendiging van den toestand indien dit in de toekomst blijkt noodig te zijn. Het betreft niet meer de aansluiting der Groendreef hooger te leggen met afschaffing der bestaande overwegen en bouwen van een boogbrug boven den ontworpen boulevard op de overwelfde Zenne.

Plan II van de inrichting der Noordstatie, plan VI van het station Brussel-Groendreef toonen dit klaar; de aansluiting naar de Groendreef en het station van denzelfden naam worden op hun huidige hoogte behouden en al de overwegen aan de Vooruitgangstraat, Gaucheret- en Jollystraat, den Antwerpschen steenweg, worden behouden met al hunne bezwaren en gevaren.

* * *

De antwoorden van het Departement op de vragen 2 en 6 der Middenafdeeling laten dienaangaande geen twijfel over. Reeds spreekt het antwoord op vraag 2 van het geschetst programma om gedurende een dertigtal jaren alle mogelijk-

heden het hoofd te kunnen bieden. En vraag 6 dringt nog aan : « Wel te verstaan, indien binnen dertig jaar beslist wordt de Noordstatie hooger te leggen, zullen de Groendreef en hare aansluiting ook worden hooger gelegd. »

De intieme gedachte van het Departement blijkt aldus klaar uit deze antwoorden zelf : het is niet zeker dat deze hoogerlegging *zelfs binnen dertig jaar* zal geschieden.

De overwegen zouden dus alle dertig jaar lang worden in stand gehouden, en het is daags na de vreeselijke botsing tusschen een locomotief en het tramrijtuig, waarbij zooveel slachtoffers werden gemaakt, dat men koelbloedig zou beslissen de overwegen van de Vooruitgang-, Jolly- en Gaucheretstraat, alsmede van den Antwerpschen steenweg, te behouden, waarvan twee door tramlijnen worden doorgesneden !

* * *

En wanneer we zeggen het instand houden van de overwegen, begaan wij een in 't oog vallende missing; men had moeten zeggen de verzwaring der hindernissen en gevaren der overwegen in volle stad. Want, met het stelsel van den heer Minister, waarbij in de Groendreef een ware dubbeling wordt tot stand gebracht van de Noordstatie met een dienst in verhouding tot de uitbreiding welke het plan haar beweert te geven, zou het verkeer der treinen en locomotieven van en naar de Groendreefstatie aanzienlijk toenemen en daarmede de gevaren van deze overwegen in volle agglomeratie der grootstad.

Op heden, is de dienst der Groendreef beperkt op twaalf regelmatige treinen, des morgens angekomen om des avonds opnieuw te vertrekken. In de toekomst zou dit geheel anders gaan.

De uitgedachte inrichting voor de Groendreef zou een moeilijke, gevaarlijke, practisch onmogelijke exploitatie voor gevolg hebben voor een iet of wat belangrijken dienst, dewijl deze noch manœuver-sporen, noch stelplaatsen omvat. Gansch het over en weer geloop der ledige locomotieven, al de manœuvers zouden moeten geschieden over de voornaamste aansluitingsbanen en met alzoo, bijna onophoudend, het openbaar verkeer op de doorloopen straten af te snijden.

Het in- en uitloopen der treinen van de Groendreef zou den in en den uitgang van de statie Brussel-Noord afsnijden en zou derwijze het verkeersvermogen van deze eerder verminderen dan vermeerderen.

Terzelfdertijd, maakt men het aanleggen van den nieuwen boulevard onmogelijk, want niemand zou begrijpen dat hij op straathoogte door een spoorlijn werd doorgesneden.

* * *

In de Groendreef geldt het niet meer een kleine statie waar enkele werkliedentreinen 's morgens aankomen en 's avonds worden weggezonden, waar, op sommige zeldzame dagen van uitzonderlijken toeloop, buitengewone treinen of pleziertreinen vertrekken of aankomen.

Het geldt niet meer een *hulpstatie,* zooals de Memorie van Toelichting zegt, maar een aangehechte statie, met een wezenlijke uitgebreidheid, die feitelijk de

ontdubbeling is der Noordstatie. Die statie zou, vanaf hare verwezenlijking, den dienst moeten verzekeren van de talrijke treinen die Minister Seghers opgaf als afgeleid zijnde, wegens ontoereikendheid der huidige Noordstatie, naar andere statiën.

In de toekomst, zou zij den dienst moeten verzekeren van al de treinen welke, door den gestadigen aangroei van het verkeer, de hedendaagsche onaanneembare opstopping van de treinen, de noodzakelijkheden van het publiek, door het Bestuur, in het vervolg, zullen moeten ingelegd worden. Want, vergeten wij niet dat het Bestuur volhoudt dat de aldus opgevatte inrichtingen den dienst zullen verzekeren gedurende nog vijftig jaren. En de Memorie van Toelichting, nog verder gaande, voegt er bij : *om niet te zeggen gedurende een onbeperkt tijdsverloop !*

* * *

Welnu, enkel de periode van vijftig jaar vertegenwoordigt bijna de twee derden van den duur van ons Belgisch spoorwegnet, het vertegenwoordigt omtrent den duur van het Noordstation zelf waarvan wij gedurende die periode het getal spoorlijnen met perrons viermaal hebben zien verdubbelen, en nog zijn de instellingen van het station niet uitgebreid geworden in verhouding met de noodwendigheden waaraan zij hadden te voldoen.

Het is werkelijk zeer gewaagd te veronderstellen dat eene zoo beperkte inrichting, zoo moeilijk van exploitatie, zoo gebrekkig kortom op *onbeperkte* wijze kan beantwoorden aan de voortdurend stijgende behoeften van den dienst.

* * *

Moeilijk en gebrekkig van exploitatie, want dit station van de Groendreef zou noch in zijn omtrek, noch in zijn onmiddellijke nabijheid over aanhoorigheden, rangeersporen of loodsen kunnen beschikken. Al de inwendige rangeerwerken, het weghalen en het ter plaatse brengen van de rijen wagons zouden moeten geschieden in de richting van Schaarbeek op de hoofdlijnen, en zelfs de toegangslijnen tot het station. Verder zouden deze bewegingen ten minste de hoofdlijnen van de lijn Gent belemmeren en de lijnen naar de wijksporen.

Al deze rangeerwerken, het gareeren en het langs de perrons brengen van de treinen, zou telkenmale het openbaar verkeer afsnijden aan de overwegen van de Vooruitgangstraat, Gaucheretstraat en Jollystraat, van den Antwerpschen steenweg en ook van de zoogenaamde Zegepraallaan, indien deze aangelegd werd. Het is voldoende het aan te halen om er de onmogelijkheid van te bewijzen.

* * *

Hier legt men den vinger op de onbezonnen handelwijze van de Regeering. Men ziet hoe zij den gezonden zin en de logiek opoffert aan hare vooringenomenheid tegen de Verbinding.

Sedert lang heeft geene enkele buurtspoorlijn noch machtiging verkregen een

overweg over de spoorlijn aan te leggen. Welnu, op vele buurtspoorwegen is het verkeer zeer gering, eenige treinen per dag, en de overwegen worden bewaakt, beschermd door signalen, om te doen stoppen wanneer de lijn niet vrij is.

Hier schrikt men er niet van terug de overwegen te behouden voor zoo zeer begane straten als deze welke wij hebben opgenoemd, en voor het doorrijden der trams.

Om dit Groendreefstation toegankelijk te maken voor de treinen die uit de verschillende richtingen komen, om de treinen van de Groendreef te kunnen brengen naar de verschillende lijnen, moeten zij nog nabij de Paleizenstraat overheen de dubbele transversale verbinding die op het plan voorkomt, en moeten zij de lijnen van den engen doorweg oversnijden, en aldus op dit oogenblik het in- en uitkomen van het Noordstation heelemaal beletten.

En het publiek zal den toestand, waarover iedereen nu klaagt, nog zien verergeren.

Dan wanneer men klaagt over de afzondering van de twee stations, Noord en Zuid, waarvan de diensten elkander niet schijnen te kennen, alsof zij tot een verschillend net behoorden, zal het publiek ook den dienst, in het station Brussel-Noord geconcentreerd, zien splitsen in twee verwijderde en afgezonderde groepen.

Uit een antwoord op vraag nr 4 van de Middenafdeeling blijkt, dat het getal reizigers die van een trein naar een anderen overgaan geschat wordt op 20 tot 25 t. h. van het getal reizigers die het station verlaten. Hoevele duizenden reizigers zouden dus voortaan per dag van het station der Groendreef moeten overgaan tot het Noorderstation, of omgekeerd, om de aansluiting te nemen, welke zij thans in het Noorderstation zelf vinden zonder er buiten te gaan?

Verkeer naar velerlei richtingen, aansluitingen, die thans in het station van Brussel-Noord worden verzekerd, zullen niet meer bestaan, wanneer dit station in twee afzonderlijke vakken zal worden gesneden en de reizigers zullen verplicht zijn den afstand tusschen beide stations te voet af te leggen.

* * *

Dat ware achteruit gaan naar het begin van het spoorwegverkeer, terwijl men heden ten dage streeft naar de samentrekking van de stations en van al hunne diensten of ten minste van het rechtstreeksch en onafgebroken verkeer onder elkaar.

Merken wij ten slotte aan, dat de jongste inrichting van het Noorderstation op zijn hedendaagsch hoogtevlak de overwegen der Rogier- en Allardstraten over de ophooging der sporen voorgoed afschaft.

Het valt te betwijfelen of de betrokken gemeenten dergelijke teleurstelling gereedelijk zullen aannemen.

HOOFDSTUK IX.

Exploitatie door heen- en weerreizen.

Doch de opsteller van de Memorie van Toelichting heeft eene sterke verbeelding. Na te hebben staande gehouden dat het Noorderstation, mits enkele veran-

deringen, aan al de behoeften van het verkeer kan beantwoorden, moest hij een eerste lapmiddel gebruiken, dat wij daareven hebben onderzocht : het behoud van het station der Groendreef als bijstation van het Noorderstation.

De bezwaren van deze oplossing konden hem ook niet ontsnappen. De bestaande moeilijkheden worden er niet door weggeruimd, maar, zooals wij het bewezen, verzwaard : twee kopstations, die van elkaar verwijderd liggen, zijn klaarblijkend minder geschikt om een bepaald verkeer te verzekeren dan een enkel kopstation.

Daarom ook heeft hij naar andere middelen gezocht. Zij zijn echter niet meer waard dan de eerste en kunnen bovendien niet van toepassing gebracht worden.

Laten wij ze onderzoeken :

« Er bestaan, bovendien — aldus de Memorie van Toelichting — nog andere middelen om het vermogen eener statie te vergrooten.

» Eerstens met het aannemen van een exploitatiestelsel door heen- en weerreizen, dat met vrucht gebruikt wordt voor de bloktreinen; door dit stelsel vervalt de uitwijking van treinstellen ».

In zijne zeer gedocumenteerde redevoering van 15 Maart 1911 heeft de heer de Broqueville vooraf een dergelijke opwerping weerlegd.

Ziehier wat hij verklaarde :

Mijne Heeren, men heeft ook gezegd dat, zoo onze stations overvoerd waren en de Verbinding noodzakelijk was geworden, onze verkeerde exploitatie daarvan de oorzaak was, en onze slechte benuttiging van de bestaande inrichtingen. Men heeft Charing Cross Station te Londen vergeleken bij ons Noordstation, en men heeft gezegd :

« Zie wat er in Charing Cross gebeurt : er zijn daar 8 sporen en 800 treinen per dag. In het Noordstation komen niet de helft van dit getal treinen en er zijn 16 sporen; er is dus middel om zich heel goed uit den slag te trekken. »

Naar aanleiding daarvan, Mijne Heeren, heb ik mij de officieele gegevens van de Compagnie zelve willen aanschaffen; volgens de gegevens waren er in Charing Cross, verleden jaar, in plaats van 800 treinen per dag, 381 treinen per dag, dit is dus juist wat wij zelf verleden jaar herhaaldelijk hebben gehad. Men heeft zich dus slechts vergist voor ietwat meer van 50 t. h., en ik voeg er bij...

De heer Antoine Delporte. — Het is niet het gemiddeld getal treinen dat men in acht moet nemen, het is het maximum, daar het station moet kunnen dienen voor een maximum verkeer en niet voor een gemiddeld verkeer.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Achtbare collega, er is beweerd geworden dat er 800 treinen per dag in Charing Cross waren; daarop en op niets anders antwoord ik; over de andere punten zullen wij straks spreken, zoo gij wilt. Mijne bewijsvoering zou nog meer doorslaand zijn indien ik ze wilde steunen op het maximum getal treinen, want de schommeling der cijfers is veel grooter in België dan in Engeland.

Men dient ook op te merken dat, van de 381 treinen die er elken dag in Charing Cross zijn, er alles bijeen slechts 154 treinen van groote lijnen zijn, en dat de andere treinen, dus de twee derden, een dienst verzekeren dien men stadsdienst zou kunnen noemen. Deze treinen gaan nooit verder dan 20 of 30 kilometer van Charing Cross Station. Welnu, gij weet dat Londen en omgeving eene bevolking hebben gelijk aan deze van gansch België; dus zijn de treinen, die niet verder gaan dan 20 tot 30 kilometer, in werkelijkheid stadstreinen. Zoo zijn in Charing Cross de aankomende treinen onmiddellijk vertrekkende

treinen, enkele minuten na hun aankomst; men plaatst er de lokomotief aan en de trein vertrekt, om de eenvoudige reden dat men dadelijk het noodige getal reizigers heeft om te vertrekken. Vele koptreinen te Londen vertrekken aldus twee minuten na hunne aankomst in het station.

Een dergelijk stelsel is niet mogelijk in het Noordstation. De treinen in het Noordstation zijn alle, of bijna alle, treinen die ver rijden, en geene stadstreinen. Eens in het station moeten zij daar een zekeren tijd blijven, en bijna altijd naar het vormingsstation gebracht worden alvorens te vertrekken, omdat het getal reizigers over het algemeen niet voldoende is om onmiddellijk te vertrekken.

Ik herhaal dus, men heeft zich zoo wat voor meer dan 50 t. h. vergist, wat betreft het verkeerscijfer, en in de tweede plaats heeft men bewezen, door twee exploitaties te vergelijken die niet te vergelijken zijn, dat men de eerste beginselen niet kent van de exploitatie van een spoorwegstation.

De heer de Broqueville had volkomen gelijk.

* * *

De wijze van exploitatie van een station door heen- en weerreizende treinen, is niet zoo maar stelselmatig in te richten naar eigen verlangen.

Dit is het gevolg van den staat der zaken zelf, van de omstandigheden, van den aard van het verkeer, en geenszins van de inrichting van een kopstation.

Over Berlijn zullen wij niet spreken, waar de dienst voor stad en voorsteden op uiterst voordeelige wijze geregeld wordt door treinen die doorheen en rondom de stad loopen dank zij den ringspoorweg en de dwarslijn.

* * *

Doch wij allen kennen twee aanzienlijke hoofdsteden waar van de exploitatie door heen- en terugreizen ruimschoots gebruik wordt gemaakt : Parijs en Londen. Dit stelsel wordt schier in al de stations toegepast.

Wij hebben er reeds op gewezen, dat sedert 1899 in het station Parijs-Noord 28 sporen waren die op perrons uitliepen. Toen beslist werd het getal sporen van 18 op 28 te brengen, bedroeg het getal reizigers per jaar slechts 15 millioen (1), waarvan slechts 5 millioen verder gingen dan de voorsteden van Parijs of van verder kwamen dan Pontoise, Creil, Beauvais of Soissons.

Daardoor kan men zich rekenschap geven van het geringe getal dat in de 15 millioen reizigers wordt aangebracht door de treinen met verre omreis die de eenige zijn welke in een kopstation aanleiding geven tot bezwarende rangeeringen en groote moeilijkheden.

De groote en kleine lokaaltreinen die voor de *twee derden* der reizigers den dienst verzekeren worden in het kopstation noch gerangeerd noch op wijksporen gebracht en vertrekken onmiddellijk van uit hetzelfde spoor waarop zij binnengeloopen zijn.

Onze inlichtingen gaan slechts over den dienst van vóór den oorlog, doch

---

(1) Gedurende het jaar 1900, waarin de Groote Tentoonstelling plaats vond, bedroeg het getal reizigers 20 millioen, komenden en gaanden te samen gerekend.

men mag veronderstellen dat sedertdien daarin geen aanzienlijke verandering is gekomen.

Toen was de dienst der treinen met groote omreis, van en naar Chantilly of Soissons, sedert 1899 verzekerd door 19 sporen die op perrons uitliepen, dat is door *twee derden* van het geheel getal sporen voor *slechts een derde* van den reizigersdienst.

De twee overige derden van den dienst, kleine en groote lokaaltreinen, werden verzekerd door de 9 overblijvende sporen, waarvan 4 onder een zijstation uitliepen ten dienste van de tramways en de treinen van het ringspoor.

Buiten enkele treinstellen die na de diensturen werden gerangeerd, werden nog enkel in *Paris-Nord* gerangeerd de groote treinen die uit Chantilly of Soissons komen en op enkelen afstand van het station, te *Landy*, op wijksporen worden gebracht.

Slechts 35 treinen werden aldus gerangeerd tijdens de diensturen.

* * *

De *gare Saint-Lazare* is vooral bestemd voor de rond de stadloopende treinen, de dienst der groote lijnen vertegenwoordigt slechts een gering gedeelte in de gezamenlijke beweging der reizigers. Hoewel de bouw nog tamelijk jong is en vroeger om zijne ruime inrichtingen fel bewonderd werd, is de statie, sedert vijf en twintig jaar ontoereikend erkend. Veranderingswerken zijn aan den gang, andere zijn beslist of liggen ter studie.

De aanzienlijke reizigersbeweging in de gare Saint-Lazare (40 millioen op den datum van onze inlichtingen), splitst zich vanaf het station des Batignolles en, van de 13 millioen gaan er 4 millioen niet verder dan de « Place Pereire » en 4 millioen dan de « Porte Maillot ». Ter nauwernood gaat een gering aantal verder dan het station van Auteuil.

Op de 27 millioen van het oorspronkelijk net die, verder dan het station des Batignolles, hun weg vervolgen op de groote lijn, houden er 10 stil te Asnières en te Colombes waar het overige gedeelte zich in onaanzienlijke groepen verdeelt.

Aldus, hebben op eenige kilometers van Parijs, te Auteuil eenerzijds, te Colombes anderzijds, *zes tienden* der reizigers van de gare Saint-Lazare hun doel bereikt, drie andere tienden gaan niet verder dan Versailles, Saint-Germain en Maisons-Laffitte.

Kortom, slechts *één tiende* van de reizigers die te Saint-Lazare aankomen of er vertrekken, te weten 4 millioen reizigers per jaar, gaan verder dan het groot stadsgebied van Parijs.

De 25 perronbanen worden in twee zeer goed onderscheiden groepen verdeeld.

De dienstbanen der groote lijnen die echter slechts een totale jaarlijksche beweging van 4 millioen reizigers omvat, zijn ten getale van 9 langs de perronliggende plus 5 tusschenliggende banen bestemd voor het wijken der locomotieven of der treinen.

De beweging van de reizigers in het stadsgebied, te zamen 36 millioen per

jaar, worden verzekerd door een groep van 16 langs de stoepen liggende banen. Dit gedeelte der statie werkt eenigszins als een doorrijstation voor de banlieue-treinen zoodat de duur van het stilhouden der treinen, wier samenstelling niet moet gewijzigd worden in de statie dan in gansch uitzonderlijke gevallen, tot een minimum wordt herleid.

Gedurende den strikt noodigen tijd voor het in- en uitstappen der reizigers, haakte men de koplocomotief af welke zich aan het uiteinde bevindt van het doorloopend spoor van aankomst; een andere in reserve gereedstaande locomotief wordt aan den staart van den trein gehaakt en rijdt er mede weg, waarna de eerste machine kan vrijkomen.

Die uiterst eenvoudige dienst, die slechts eenige minuten vergt tusschen het binnenkomen en het vertrek van een trein, verhoogt in zeer ruime mate het nuttige vermogen van de statie der banlieue-treinen.

Voor Parijs zouden wij deze voorbeelden kunnen vermenigvuldigen en melding maken van de stations Est, Orléans, P.-L.-M., Vincennes, Montparnasse, Moulineaux, enz.

* * *

Dewijl de Memorie van Toelichting het voorbeeld aanhaalt van het Liverpool Street-station, zullen wij zeggen wat de dienst der Londensche stations is en hoe hij gedaan wordt.

Wij hebben reeds aangehaald wat de heer de Broqueville er van zegde voor Charing Cross station. Het geval is zeer kenmerkend, en is om zoo te zeggen het type van de exploitatie van het meerendeel der Londensche stations.

Het station van *Liverpool street* van de G. E. R., in de City gelegen, is door zijne ligging, voor den dienst der reizigers het belangrijkste station van Londen. Het telt 20 lijnen voor den reizigersdienst, waarvan er 8 gebruikt worden voor de groote lijnen, de andere voor de treinen der *suburbs*.

De Memorie van Toelichting, waar zij het station van Liverpool street aanhaalt als model, vergeet op het hoofdzakelijk kenmerk te wijzen dat dit station vooral een *suburb*-dienst verzekert.

Het geheel getal aankomende en vertrekkende treinen was 1,090 in 1921. Daarvan waren er 931 lokaaltreinen, 159 treinen van groote lijnen, dus 15 t. h. slechts van het geheele getal treinen, wanneer dit te Brussel 100 t. h. is.

De verslaggever van de Middenafdeeling daarentegen, waar hij het uitzonderlijk verkeersvermogen van dit station aanhaalt, wijst op het kortstondig verblijf in het station van een *suberb-trein*, die vandaar kan vertrekken zes minuten na zijn aankomst, zoodat, zegt hij, gedurende de uren van druk verkeer, één lijn volstaat voor een trein alle drie minuten, en voor 20 treinen per uur.

Al de *suburb-treinen* die op eene lijn komen vertrekken weer onmiddellijk daarna. Daarentegen, *en juist zooals te Brussel*, worden de treinen van de groote lijnen, die over het algemeen 's ochtends aankomen om slechts te vertrekken in den namiddag of zelfs 's avonds, gegareerd te Stratford of te Tottenham, onderscheidenlijk op 4 en 5 mijlen afstands.

De *suburb-treinen* blijven door den band 's nachts op de lijnen van het station

en vertrekken 's morgens zeer vroeg, gewoonlijk leeg, naar de buitenplaatsen; het zijn de eerste treinen die de bedienden en werklieden naar de stad brengen.

Het getal treinen is in gewone tijden 1,100 per dag.

Dit drukke verkeer met zoo beperkte inrichtingen is juist mogelijk doordat 1° het station hoofdzakelijk een *suburb*-dienst verzekert, binnen een omgeving van amper 20 tot 30 kilometer van de City en 2° door het drukke en vooral het doorloopend verkeer van de reizigers waardoor mogelijk wordt het voortdurend weg en weer rijden van de treinen, waarvoor er op elk uur een kliënteel is, tengevolge van de aanhoudende betrekkingen tusschen de City en de voorsteden die eigenlijk slechts de verlenging zijn van de City.

Vergeten wij niet dat Londen eene overgroote stad is, met slecht bepaalden omtrek, met eene oppervlakte vier- tot vijfmaal grooter dan Parijs, en met eene bevolking van 7 millioen en meer inwoners.

De bedrijvigheid en de beweging zijn er reusachtig en zijn overdag in zekeren zin samengetrokken in de beperkte ruimte die men de City noemt. Het moet dus niet verwonderen dat er op elk uur heen- en weergaande treinen noodig zijn om de betrekkingen tusschen de omgeving en het hart van de stad mogelijk te maken. Dit heeft geleid niet tot de *uitvinding*, maar tot de natuurlijke verwezenlijking en tot de uitbreiding naar gelang van de steeds groeiende noodwendigheden, van den dienst der heen- en weerrijdende treinen, om zoo te zeggen zonder onderbreking.

* * *

Nog meer kenmerkend hieromtrent is het *Broad Street-station* dat met het Liverpool Street-station één is geworden.

Dit station is inzonderheid belangwekkend omdat het, op een zeer beperkte plaats, een der sterkste verkeersdiensten van Londen verzekert. Daar gaan dagelijks meer dan 800 treinen in en uit, alhoewel het station alles te zamen slechts 8 sporen bezit.

Het aantal in dit station aankomende of vertrekkende reizigers bereikt 25 millioen per jaar en dit aantal bleef, om zoo te zeggen, ongewijzigd gedurende tientallen van jaren.

Deze groote verkeersdrukte is enkel mogelijk bij de uitsluitende exploitatie *vice-versa* der stationsporen. Ieder trein die op een spoor binnenloopt, vertrekt dadelijk weerom. Alleenlijk zeldzame ochtendtreinen, op het uur dat het meeste volk naar de stad komt toegestroomd, en die niet dadelijk voor het stadsgebied kunnen benuttigd worden, zendt men naar de stelplaats op ongeveer 5 mijlen van het station gelegen.

Nergens werd zulk een groote benuttiging der sporen bereikt. Een binnengeloopen trein vertrekt 4 minuten na zijne aankomst, en zelfs 's ochtends, tijdens de uren van groote drukte, wordt die poos nog verminderd.

Nog andere voorbeelden, in de Londensche statiën genomen, konden worden vermeld, doch wij meenen dat die betreffende de drie behandelde stations zullen volstaan om de overtuiging te vestigen.

* * *

De heer de Broqueville had dus groot gelijk met te zeggen dat, wanneer men de *vice-versa-exploitatie* van Londen als voorbeeld geeft van hetgeen te Brussel moet gedaan worden, men twee exploitaties met elkaar vergelijkt, die onderling geen gelijkenis hebben.

* * *

De Memorie van Toelichting roept het voorbeeld in van de bloc-treinen om haar stelsel te staven. Dit is eene nieuwe nederlaag, want men kan geenszins het eenig geval der bloc-treinen van Brussel-Antwerpen vergelijken met den dienst der over en weer rijdende treinen in de onderscheidene statiën van Londen en van Parijs.

Wij zagen dat het oponthoud tusschen de aankomst en het vertrek van een trein 6, 4 en zelfs slechts 3 minuten bedroeg. Het is geheel anders met de bloc-treinen wier oponthoud te Brussel-Noord 38, 40, 41, 43, 47, 51 minuten, ja zelfs 1 uur 7 minuten bedraagt. Wij zwijgen van den laatsten bloc-trein met terugreis, op het einde van den dag, die zich 2 uur lang ophoudt.

Gedurende heel dien tijd, nemen de bloc-treinen het ontvangstspoor ter statie in beslag.

De volgende tabel geeft voor de tien bloc-treinen in den dag de uren van aankomst te Brussel-Noord en de uren van vertrek :

Bloc-treinen.

Uren van aankomst te Brussel-Noord :

	8.37	9.56	12.2	13.42	15.3	16.15	17.44	19.8	21.16	22.21
Nrs	220	226	232	242	248	254	262	272	284	286

Uren van vertrek uit Brussel-Noord :

7.26	9.28	10.34	13.09	14.25	15.43	17.10	18.25	19.55	23.34
Nrs	225	233	241	245	251	263	269	279	

Oponthoud :

51'	38'	67'	43'	40'	55'	41'	47'
		1.7					

Men is er verre van af van de 3, 4 en 6 minuten oponthoud welke bovengenoemde over en weer rijdende treinen noodig hebben.

Het is een ware legende welke men rondom de bloc-treinen heeft getracht in 't leven te roepen.

* * *

In de beweging van meer dan 300 treinen die dagelijks te Brussel-Noord aankomen en vertrekken, maken de tien bloc-treinen in elke richting tusschen Brussel

en Antwerpen slechts een onaanzienlijk gedeelte uit, zonder de minste waarde en zonder invloed op den algemeenen gang van den dienst.

Het geval van iet of wat veelvuldige bloc-treinen, ten onrechte ingeroepen, is overigens eenig. De Belgische hoofdstad bezit geene dicht bevolkte omliggende agglomeratie welke, zooals te Parijs en te Londen, gedurende gansch het verloop van den dienst, een nagenoeg ononderbroken verkeer kan opleveren van treinen met slechts 20 of 30 kilometer traject.

Men mag zeggen dat, rekening houdende met de grootte der hoofdsteden en de belangrijkheid van hunne bevolking, de dienst door de over en weerloopende treinen van Parijs en Londen overeenstemt met dien welke gedaan wordt tusschen het Brusselsch centrum en de verwijderde voorsteden Ukkel, Jette, Vilvoorde, Anderlecht, Boschvoorde door de tramrijtuigen die, — op het eindpunt hunner baan gekomen —, dadelijk den terugrit aanvangen. Die dienst beantwoordt aan de behoeften van de bevolking en zou door spoorwegtreinen niet kunnen verzekerd worden.

Het verkeer in de Brusselsche stations, en inzonderheid te Brussel-Noord wordt gevormd door treinen met groote reisbaan gaande tot verre buiten het groote stadsgebied en zoo min te Brussel als in de stations van Londen en Parijs kan daarop de algemeene maatregel van eene exploitatie over en weer worden toegepast.

Indien men rondom Brussel een spoorweglijn zou zoeken die, evenals de lijnen der stadsgebieden Londen en Parijs het kenmerk heeft van eene buitenstadslijn, zou met enkel de lijn van Tervueren vinden wier verkeer men mag zeggen nagenoeg onbeduidend is. De vijf treinen in elke richting welke haar bedienen en die overigens thans te Brussel (Leopolds-Kwartier) aanvangen en eindigen, zijn voor al de behoeften der bevolking meer dan voldoende. Het bestaan der tramwegen maakt ze nagenoeg onnoodig.

Het is dus een droom, een hersenschim de Noordstatie te willen ontlasten door het aannemen van een algemeengemaakt over- en weerstelsel naar het opgegeven voorbeeld van Liverpool street.

Zoo men het treinverkeer in de Brusselsche agglomeratie wil verbeteren, moet men een metro maken. De Verbinding, verre van dit te belemmeren, zou er het aanleggen van bevorderen.

Geen der Ministers welke den achtbaren heer Neujean zijn voorgegaan, was van die wijze van exploitatie onbewust, welke — zoo min vandaag als gisteren — zou kunnen aangezien worden als een redmiddel voor de opstopping onzer Brusselsche stations.

Men vraagt zich af, hoe men daaraan heeft kunnen denken!

Het is een nieuw bewijs van de armoede aan bewijsvoering vanwege de tegenstrevers der Verbinding.

*
* *

Het derde middel om het vermogen eener statie te vergrooten, zegt de Memorie van Toelichting « is het gebruik van tendermachines waardoor de locomotief niet meer naar de draaischijf hoeft gezonden te worden ».

De Middenafdeeling heeft gevraagd (vraag 7) hoeveel tendermachines wij bezitten.

Volgens het antwoord van de Regeering « bezitten wij *twee* tendermachines van model 13 die gebruikt worden voor het sleepen der bloc-treinen tusschen Brussel en Antwerpen ».

Het is klaar dat, zoo het gebruik er van kan uitgebreid worden, wij er meer zouden moeten bezitten. Er zou een gansch park van dit nieuw materieel noodig zijn. Die aankoop zoo groote uitgaven vergen, doch men spreekt er niet over. In het stelsel der Verbinding zou men een twintigtal electrische tractoren moeten aankoopen voor het traject der Verbinding en sommigen vinden daarin een bezwaar tegen het stelsel.

In het stelsel van de Memorie van Toelichting zouden veel meer nieuwe tractoren noodig zijn, doch men spreekt er niet van. Dit is nochtans een uitgave welke het behoud der terugritstations noodzakelijk maakt.

In het stelsel der Verbinding zal men op aanzienlijke wijze het aantal locomotieven kunnen verminderen, wier gebruik noodzakelijk is voor de exploitatie van onze kopstations.

Men make de rekening op van de uitgaven en van de bezuinigingen. Het saldo is ongetwijfeld ten voordeele der Verbinding,

* * *

In de door de Memorie van Toelichting vermelde Nord (Frankrijk), worden de tendermachines slechts benuttigd voor treinen die de onmiddellijke omgeving van Parijs bedienen. Zij zouden voor het sleepen van treinen met groot traject niet kunnen dienen.

En dan nog, zullen die machines de noodige manœuvers moeten ondergaan om van een eind van den trein aan het andere te worden geplaatst.

De Memorie van Toelichting zegt niet veel over de praktijk van dit door haar aangeprezen stelsel. Men mag echter niet gaan gelooven dat er sprake kan van zijn de treinen door die locomotieven te doen stuwen.

Het eenig te behalen voordeel is dus de uitschakeling van de manœuver waarbij de machine naar de draaischijf wordt gezonden. Dit voordeel wordt op ruime mate vernietigd door de bezwaren van het stelsel.

HOOFDSTUK X.

Opwerping betreffende de noodzakelijkheid den stoommotor weg te nemen bij het binnenrijden van de Verbinding.

De Memorie van Toelichting heeft zich niet willen beperken met te bewijzen dat de Verbinding zonder nut is. Zij gaat veel verder : zij beweert dat de exploitatie gebrekkig zal zijn en besluit in dezer voege :

« In de exploitatievoorwaarden, wordt heel het opzet van het ontwerp, zooals dit uiteengezet werd, te niet gedaan. En eene « doorgangstatie » die in zulke voorwaarden moet werken, zal geen grooter opbrengst geven dan eene terugritstatie met hetzelfde getal sporen ».

Om die gewaagde bewering te rechtvaardigen, wijst de Memorie van Toelichting op de gevolgen van de *noodzakelijkheid den stoommotor bij het binnenrijden der Verbinding weg te nemen.*

Zij uit zich als volgt :

« Het onderzoek over de uitslagen van in het buitenland gedane proefnemingen en het raadplegen van specialisten hebben het Beheer ertoe gebracht te erkennen, dat de luchtverversching van tunnel en centraalhalte niet in goede voorwaarden kon bereikt worden, zelfs niet met de locomotief stil te leggen en met den schoorsteen te overtrekken, en dat men voorgoed ervan diende af te zien de stoomlocomotieven door de Verbinding te laten rijden. »

Wij vragen ons af hoe het mogelijk is het Parlement zoo verkeerd in te lichten?

De Minister late ons toe vast te stellen : dat deze bewering stellig is, dat zij de basis uitmaakt van gansch zijne technische bewijsvoering. Welnu, zij is niet gegrond!

Wij kunnen hem alleen bidden aan onze collega's de officieele kennisgevingen vanwege het *bestuur* te willen mededeelen, waar dit bestuur zou in vastgelegd hebben dat men definitief er van moest afzien, de Verbinding te laten doorrijden door de niet werkende stoommotoren.

Deze bewering is zoodanig in tegenspraak met al hetgeen wij weten, dat wij er slechts in kunnen zien den uitslag van een onvolledige of onjuiste informatie.

Het is nuttig er aan te herinneren wat de tunnels der Verbinding zullen zijn; welke de lengte zal zijn van hunne beide secties en de gansch uitzonderlijke voorzorgen die zullen genomen worden om er de natuurlijke verluchting van te verzekeren.

De nota van 1899 zegt dienaangaande :

Vooreerst zij herinnerd dat het tunnelgedeelte van de Verbinding over het geheel maar 1,800 meter, rond cijfer, lang is, en dan nog gesplitst in twee vakken, één van 1,100, het andere van 700 meter. Tusschen die beide vakken in, komt de centrale-halte in de open lucht, ruim en helder, even groot — die vergelijking is van belang — als de Groote Markt te Brussel.

De reis door den eersten tak zal ongeveer twee minuten, die door den tweeden tak, slechts eene minuut duren.

De treinen worden gesleept — wij zegden het reeds — door electromotoren, gespannen vooraan de stoomlocomotieven, waarvan de schoorsteenen overkapt worden tot vermijding van rook- of stoomuitlaat op de reis over de verbindingslijn.

. . . . . .

Bij die zoo gunstige schikking komen nog de tusschenin aangebrachte openingen, waardoor lucht en licht in den tunnel dringen. Eene dier mondingen wordt gemaakt in den steunmuur van de Kruidtuinlaan, aan den kant van den Kruidtuin, eene andere rechttegenover de Zavelstraat, eene derde, Berlaimontstraat. In het blok huizen tusschen de Pachécostraat en den Schaarbeekschen weg, kan de lijn zelfs over een twintigtal meters open zijn.

Het eerste gedeelte van den tunnel zal zoo met buitenlucht en buitenlicht in gemeenschap zijn ongeveer om de 200 meters, dit is, om de twintig seconden gedurende den rit van den trein.

Het tweede gedeelte, van de centrale halte tot aan de Kappellekerk, zal eveneens in twee takken verdeeld zijn door eene ruime luchtmonding.

. . . . . .

Zoo zijn alle maatregelen getroffen opdat de lucht in den tunnel niet bedorven zij en steeds vernieuwd kunne worden.

Den korten tijd, dien de reizigers in den tunnel zullen vertoeven, zullen zij dus geen der hindernissen ondervinden, die gevreesd worden uit hoofde van verkeerde vergelijkingen met andere ondergrondsche spoorwegen.

Reeds is deze toestand in niets te vergelijken met dien welken wij met onze eigen oogen zien bij den ringspoorweg van Brussel-Oost naar het Leopoldskwartier. Zoo bestaat er, tusschen den Haechtschen steenweg en de Bertrandlaan een onafgebroken tunnelsectie van nagenoeg 400 meter lang zonder de minste opening voor luchtverversching of zelfs voor eenvoudige verluchting. En nochtans rijden daar talrijke treinen door, zoowel goederen- als reizigerstreinen, met hun maximum-lading, welke met vollen stoom en damp moeizaam de sterke hellingen van den ringspoorweg opvaren.

De toestand van de Verbinding zal in geenen deele te vergelijken zijn aan den toestand die vroeger bestond bij den ondergrondschen spoorweg te Londen, waar elken dag honderden treinen, met drie minuten tusschenpoos, op de uren van druk verkeer, door den eenigen tunnel van den *Underground* reden die op vele plaatsen op kilometers lengte ononderbroken was, zonder ander middel van verluchting dan hier en daar eenige kleine luchtgaten. Zeker was daar de lucht, vooral in de stations, moeilijk om in te ademen, maar welk groot verschil tusschen dien toestand en den toestand die te Brussel zou geschapen zijn, zelfs indien de tractie met stoom geschiedde.

Daar is echter nog meer, men is tegenwoordig bezig met het aanleggen van het station Schaarbeek-Halle. Daarin komt een tunnel van 1,700 meter, veel langer dan elk van de tunnels der Verbinding.

De Middenafdeeling heeft gevraagd hoe de Verbinding zou geschieden, met stoom of met electriciteit.

De Regeering heeft geantwoord : met stoom, en geen de minste vrees werd uitgedrukt wat betreft den toestand die daardoor in den tunnel zou ontstaan.

Wat wel aantoont welke waarde men moet hechten aan de opwerpingen tegen den tunnel.

Voor een tunnel van 1,700 meter lengte vindt men geene enkele moeilijkheid in 't gebruik van stoom, maar voor een baanvak van 1,100 meter en een ander van 800 meter verklaart men dat het doorrijden van de lokomotief met *inactieven* stoom onduldbaar is.

* * *

Moeten wij er bijvoegen dat Brussel niet de eenige stad in de wereld is waar de spoorweg door een tunnel een gedeelte van den weg aflegt ?

Wij hebben hooger Londen en zijn ondergrondsch net aangehaald.

Wij willen ook vermelden wat er te Baltimore gedaan wordt.

Te Edimburgh heeft de *Nord-British* een tunnel van ongeveer 900 meter lengte. De lijn heeft een dubbel spoor; 124 treinen rijden er elken dag.

Te Basel volgen twee tunnels van 800 en 286 meter op elkander. Elken dag rijden daar 67 treinen doorheen. Te Lyon, van Lyon-Vaise tot Lyon-Perrache heeft de tunnel 2,175 meter lengte. De lijn heeft een dubbel spoor. Dagelijks rijden er 45 reizigerstreinen en 55 goederentreinen. De verluchting geschiedt door vier putten, op een afstand van 380, 210 en 640 meter.

Die putten hebben 4 meter diameter, 68 tot 70 meter hoogte.

Te Lisabonne is een tunnel van 2,600 meter.

Te Lausanne evenzoo.

* * *

Het is niet van belang ontbloot er op te wijzen dat, eens dat de lijnen nabij de hoofdstad electrisch zullen geëxploiteerd worden, de stoomlocomotieven zullen verdwijnen, maar er moet gezegd worden waarom men op de Verbinding zijn toevlucht neemt tot bijkomstige electrische tractors.

Zoo de Regeering voor de tractie van de treinen op de Verbinding een ander middel dan den stoom gezocht heeft, dan geschiedde dit terwille van de bezwaren *die kunnen voortvloeien uit het rijden van 200 treinen per dag in elk van de drie tunnels* van de Verbinding, verdeeld, zooals wij aantoonden, door zeer groote luchtopeningen, in afstanden van nauwelijks 200 meter lengte.

Zoo de Commissiën van 1901 en na deze de Regeering zich uitgesproken hebben ten voordeele van een andere wijze van sleeping, dan is dit niet omdat de atmosfeer der tunnels dit zou vereischt hebben, maar vooral om reden der *in open lucht* gelegen gedeelten waar de lijn, op verscheidene punten, langs huizen loopt en hooger loopt dan de straten, waar de stoom en de damp de huisbewoners of de straatgangers zouden kunnen hinderen.

Het verblijf der reizigers in de centrale halte ware insgelijks onaangenaam geworden.

Een gedeelte van de gaanpaden der halte zal zich bevinden onder de overwelvingen die de uiteinden er van overdekken en wel juist ter plaatse waar de motoren blijven stilstaan. De schoorsteenen van deze motoren zouden zich bevinden op een tamelijk kleinen afstand van deze overwelvingen en het is klaar dat de uitgelaten dampen en stoomgolven, bij het weder in gang zetten der treinen, zouden terugslaan op de gaanpaden der halte en het verblijf aldaar onaangenaam maken voor de reizigers.

Dit zijn de afdoende beschouwingen en de eenige welke de keuze hebben bepaald van de sleepingswijze, en niet de luchtgesteltenis van den tunnel, behoorlijk verzekerd, dank zij de besliste afdeelingen in secties op geringe lengte.

* * *

De Commissie van 1901 wees op de sleepingswijze aangenomen in een tunnel te Baltimore, en in de Senaatsvergadering van 20 Augustus 1903, kondigde Minister Liebaert aan dat het uiterst waarschijnlijk was dat de sleeping zou

geschieden door middel van speciale motoren *vóór de locomotief gespannen, zooals dit reeds te Baltimore werd gedaan.*

Dit is de sleepingswijze welke sindsdien steeds werd voorzien en die door de nota van 1909 werd aangehaald.

In zijn merkwaardige uiteenzetting van 13 Maart 1911, betoogde Minister de Broqueville deze sleepingswijze en de voordeelen er van, zoowel onder opzicht van bezuiniging als van de daaruit voortvlociende snelheid :

In den spoorwegtunnel van Baltimore-Ohio, onder de stad Baltimore, 5 kilometer, 8 millimeter helling per meter, is het stelsel gelijk aan dat welk voor de Noord- Zuid-verbinding zal gebruikt worden.

Zeer krachtige electrische locomotieven nemen al de treinen mede, daarbij begrepen hunne stoommachines, goederen- en reizigerstreinen.

Eindelijk, in opzichte van uitgave, biedt het bijzonder geval der Noord- Zuidverbinding, met centraalstation, een voordeelige zijde voor de electrische sleeping. Op minder dan vier minuten tusschenpoos, wordt iedere trein tweemaal in beweging gebracht. Welnu, met de stoomsleeping, veroorzaakt elke in beweging zetting, welke een nieuwe verwarming noodig maakt van de cylinders, de stoomschuiven en de geleidingen, een verlies van stoom en een verlies van tijd. Integendeel, kenmerkt zich de electrische sleeping door de snelheid van de ingangzetting (1).

Het zal mogelijk zijn, tusschen twee staties, bijna in 't midden van het traject, een veel grootere snelheid te bekomen dan de gemiddelde, vervolgens, den trein zonder stoom te laten rollen op het overige gedeelte van het traject.

De hoeveelheid in de electrische centrale verbruikte steenkool zal niet grooter zijn dan die welke zou verbruikt zijn geworden door de stoomlocomotieven der treinen.

De algemeene mechanische slijtage van de electrische motoren en van de gesleepte stoommachines zal niet meer kosten dan die van deze laatste wanneer zij zelf sleepingswerk verrichten.

Men mag dus zeggen dat de toevoeging van electrische motoren niet de sleepingskosten zal vergrooten, terwijl zij dagelijksche kosten van verlichting en kosten van eerste inrichting daarvan zal uitsparen, welke inrichtingsuitgave nuttig kan vervangen worden door de aankoopkosten der electrische motoren.

Alzoo, op de ontworpen Verbinding en mits haar dicht verkeer, wordt in iedere veronderstelling de electrische sleeping der treinen onder economisch opzicht gebillijkt : onafgebroken of afgebroken tunnel

* * *

De Memorie van Toelichting deinst niet terug voor de bewering dat het onderzoek over de uitslagen der proefnemingen in den vreemde en de raadpleging van deskundigen het Bestuur hebben doen inzien, dat men er voor goed moest van afzien de stoommotoren door de Verbinding te doen rijden.

Wij herhalen dat degenen die den heer Minister gedocumenteerd hebben, dit niet alleen deden op onvolledige wijze, maar ditmaal zelfs *op onnauwkeurige wijze, in volstrekte tegenspraak met de werkelijkheid der feiten..*

Men weet inderdaad dat eenigen tijd voor den oorlog het Directiecomiteit van Spoorwegen heeft gemeend zich te moeten bezighouden met de wijze van tractie

---

(1) In ruststand nemen de motoren een grooten toevoer van stroom op welke, gedurende eenige seconden, toelaat de oogenblikkelijke kracht grootelijks te vermeerderen.

voor de Verbinding, en daar het vooropgezette stelsel eenig voorbehoud deed oprijzen bij sommige leden, werd er beslist een onderzoek in te stellen over hetgeen er gedaan werd in den vreemde, en namelijk voor een der tunnels van Baltimore.

Welnu, de uitslag van dit onderzoek *was juist het tegenovergestelde van wat de inlichters van den Minister dezen doen zeggen in de Memorie van Toelichting.*

Dit onderzoek heeft doen vaststellen dat, juist zooals men het voorstelt voor de Verbinding, de stoomlokomotieven én voor de reizigers- én voor de goederentreinen, die door den tunnel van de Compagnie van Baltimore en Ohio moeten rijden, die de stad Baltimore geheel doorsnijdt, *gehecht blijven aan de treinen* en getrokken worden door electrische lokomotieven die aan den kop van den trein worden gespannen.

Een hoofdpunt dat dient aangestipt, en dat bewijst hoeveel ongunstiger de toestand te Baltimore is dan eventueel te Brussel : de ondergrondsche weg is meer dan *2,200 meter lang zonder eenige onderbreking of opening* en heeft eene helling van 8 millimeter, terwijl de geringe baanvakken van 200 meter van den tunnel ontworpen te Brussel, enkel hellingen van 3 millimeter zullen hebben, afwisselend met achtereenvolgende glooiingen en vlakken.

Op het einde van dien langen ondergrondschen weg te Baltimore houden de opkomende treinen zelfs niet stil om den electrischen motor af te haken. De trein vertraagt zijn gang bij 't verlaten van den tunnel, de electrische motor wordt los gemaakt door middel van een bijzonder mecanisme, en in versnelde rit wordt hij gegareerd op eene bijzondere lijn, terwijl de trein *zijn weg voortzet door de stoomlokomotief.*

Vestigen wij onze aandacht op deze laatste zeer kenmerkende bijzonderheid. De stoomlokomotief, waarvan het vuur in den tunnel niet werd aangewakkerd of aangevuld, is bij het uitgaan van den tunnel alleen in staat een zwaren goederentrein te trekken.

Merken wij nog op dat onmiddellijk bij het uitkomen, te Brussel-Noord zoowel als te Brussel-Zuid, de lijnen waarop de vertrekkende treinen moeten komen, ofwel allemaal vlak zijn ofwel met lichte glooiingen, met de enkele uitzondering van Brussel-Luttre.

De voorwaarden zijn er dus uitzonderlijk voordeelig zoodat, de verbinding gedaan zijnde en de electrische motor afgespannen, de stoomlocomotief dadelijk, na een kort oponthoud in de uitgangstatie, het voorttrekken van zijn trein kunne hernemen.

Ook heeft het leidend Comiteit niet geaarzeld, in overeenstemming met de ambtenaren zelf die voorheen voorbehoud hadden gemaakt, er aanteekening van te nemen dat men, voor de Verbinding, de sleepingswijze van Baltimore kan aannemen, te weten : de stoommachine aan den trein te laten, mits het eenige voorbehoud dat, ondanks hetgeen vooreerst was ontworpen geworden, de schoorsteen niet overkapt zou worden en de vuren niet toegedekt, hetgeen een aanzienlijke vereenvoudiging van de eerst ontworpen manœuver medebrengt.

Dit is de eenige wijziging aan de vóór 1909 aangekondigde bepalingen welke de in den vreemde gedane onderzoekingen het Bestuur konden doen aannemen, en zij is geheel ten nadeele van het ontwerp der Verbinding.

Hoe kan men diensvolgens de gansch tegenstrijdige bevestiging van de Memorie van Toelichting verklaren?

* * *

Men heeft de zienswijzen en de geuite wenschen van de achtereenvolgende Commissiën, volgens welke de voorgaande Ministers hunne overtuiging hebben gevormd, kunnen bespreken. Men heeft ze nooit kunnen overtuigen van klaarblijkelijke onnauwkeurigheid in de door haar uitgebrachte verklaringen en omtrent materieele feiten.

Is dit niet eens te meer het bewijs dat de door ons aangewezen verkeerde inlichtingen hadden kunnen vermeden worden, bijaldien, zooals eertijds, een regelmatige Commissie ware belast geweest de kwestie te onderzoeken en den Minister en het Parlement te documenteeren?

De vooropgestelde premissen zijn dus onjuist en, dienvolgens, al de gevolgtrekkingen welke de Memorie van Toelichting beweert daaruit af te leiden tegen de Verbinding.

Het is dus ook niet juist dat de immobilisatie der sporen, ongeveer dezelfde zal zijn als die waarover men zich beklaagt in een terugritstation zooals Brussel-Noord er een is.

Uit het gedane onderzoek, uit het formeel advies van het Bestuur blijkt duidelijk dat de lastige vereischten, door de Memorie van Toelichting aangewend, niet zullen bestaan.

Er blijft dus niets over van hare beweerde bewijsvoering.

HOOFDSTUK XI.

De draaibrug te Laken en de lijn Brussel-Zuid naar Gent (Sint-Pieter).

Iedereen weet welke belemmering de draaibrug te Laken is voor de scheepvaart : de Verbinding zal dit in groote mate verhelpen.

Maar de Memorie van Toelichting beweert dat, met de Verbinding en de lijn Schaarbeek-Halle, er nog over die brug elken dag 170 treinen zouden rijden wanneer men rekent op het verkeer van 1914.

Om aan dit argument eenige kracht te geven zou de Memorie van Toelichting hebben moeten bewijzen hoe men tot dit getal van 170 gekomen is, wat het beteekent er vooral, wat de hoofdzaak is, welk het cijfer was van het verkeer in 1914, om de Kamer te laten kennen hoeveel treinen er over de brug van Laken minder zouden rijden in de veronderstelling dat deze twee werken ware uitgevoerd. Zonder dat zegt dit cijfer van 170 treinen niemendal.

* * *

Het is echter niet alleen het getal treinen die over de brug rijden dat belang heeft, maar ook hun aard en de regelmatigheid van hun snelheid.

Volgens de spoorboekjes heeft men twee of drie tusschenpoozen per dag vastgesteld waarop de brug van Laken kan geopend worden voor de scheepvaart.

Iedereen weet hoe wisselvallig de regelmatigheid is van de internationale treinen en van de treinen die te Oostende aansluiten met de Doverbooten.

Hunne uren van doorreis hangen eensdeels af van den gang der treinen in de buurlanden waar zij lange afstanden afleggen, hetzij ze van Basel of van Duitschland houden, en anderdeels van den toestand der zee en van de snelheid der overtochtbooten.

Om deze verschillende redenen is de snelheid der internationale treinen van West naar Oost of omgekeerd dikwijls zeer ongeregeld, en wij weten hoe gemakkelijk daarin lange vertragingen voorkomen.

Welnu, wat die vertraging ook weze, het doorrijden van de internationale treinen moet overal mogelijk zijn op het oogenblik dat zij daar zijn. Zoo gebeurt het dat de tusschenpoozen, vastgesteld voor de opening van de brug te Laken, niet kunnen gebruikt worden, en dat de brug moet gesloten blijven voor de scheepvaart om een vertraagden internationalen trein te laten doorrijden.

Men heeft er herhaaldelijk op gewezen dat dit een ernstig bezwaar is voor de brug van Laken. Vergissen wij ons niet, dan heeft men om die reden een van de tusschenpoozen voor het doorvaren vroeger moeten afschaffen.

* * *

De Memorie van Toelichting zegt dat, om dit bezwaar te vermijden, de Maatschappij der zeevaartinrichtingen het aanleggen van een voorhaven boven de brug onderzocht.

Wij weten dat sedert 1897 die voorhaven omvat is in de gezamenlijke ontwerpen. Maar wanneer zal zij er zijn? Niemand kan het zeggen, vooral wanneer wij de jongste inlichtingen moeten gelooven, verschenen in de pers, over de financieele moeilijkheden die de uitvoering van het ontwerp ontmoet.

Anderzijds, wanneer zij zal verwezenlijkt zijn, zullen de booten naar Brussel toch nog onder de Lakenbrug door moeten. Wat zou er anders van de Brusselsche haveninrichtingen geworden? Dit is de vraag welke terecht door Senator Vinck wordt gesteld :

> Wat zou er geworden van hunne stapelhuizen, hunne kaaien, hunne vervoerdiensten? Men wil dit alles dus opnieuw aanleggen in een vóórhaven waar al de booten, die niet onder een vaste brug doorkunnen, moeten ophouden. En al die goederen welke thans tot in het centrum van Brussel komen zullen, ofwel te Haren moeten overgeladen worden, of van Haren naar Brussel per spoor of te water worden overgebracht. Bezuiniging?

* * *

De bouw van de doorgaande lijn van Gent-Sint-Pieter tot Brussel-Zuid, gecombineerd met dien der Noord-Zuidverbinding, leverde dit aanzienlijk voordeel op, aan de circulatie op de Lakenburg te onttrekken al de treinen die niet tusschen Brussel en Denderleeuw moeten ophouden. Het aantal er van is voorzeker belangrijk, doch van meer belang is het, dat onder deze treinen begrepen zijn

al de internationale treinen wier onregelmatige gang een der schadelijke omstandigheden is voor de exploitatie der huidige haven van Brussel.

* * *

De lijn Brussel-Zuid tot Gent-Sint-Pieter is voorzeker niet een gevolg van de Noord-Zuidverbinding, doch zij maakt er een uiterst heilzame aanvulling van uit zoowel in opzicht van den loop der groote treinen die zij onttrekt aan de hindernis van de Lakenbrug, als in opzicht van de Brusselsche haven zelf.

Zij kon niet aangelegd geweest zijn, indien de Regeering, om ze aan de Kamers voor te stellen, zich niet had laten leiden door beschouwingen van algemeenen aard, die zij uiteengezet heeft in het ontwerp van Buitengewone Begrooting voor het dienstjaar 1900. Het is bij gelegenheid van deze Begrooting dat nagenoeg zonder debat, de ontworpen doorgaande lijn werd verordend, wanneer de Verbinding nog in behandeling was.

De voorafgaande nota, bij de Kamers ingediend, zegt het volgende :

Niemand zal willen aannemen dat de uitbreiding van onzen handel en onze nijverheid haar toppunt heeft bereikt. De feiten die wij hebben vastgesteld zijn eerder eene aanduiding van een arbeidsvermogen dat om zoo te zeggen onbegrensd is, op voorwaarde dat de openbare machten ter beschikking van 's lands bedrijvigheid eene sterke economische uitrusting stellen, die aan alle noodwendigheden beantwoordt.

In dergelijke zaken ligt de voorzichtigheid in nuttige en gepaste uitgaven, eer dan in het halsstarrig inkrimpen van de buitengewone uitgaven; wanneer deze aangepast zijn aan werkelijke en bestendige behoeften, dan worden zij zeer spoedig ruimschoots vergoed door de voordeelen, die zij voor de gansche Natie opleveren, en als later gevolg, door den aangroei van de ontvangsten der Openbare Schatkist.

* * *

In zijn belangwekkend verslag over het ontwerp van Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1899 (Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 18 Juli 1899, document nr 263), heeft de heer Helleputte, hulde brengend aan de Regeering, deze uitgenoodigd meer beslist op den weg voort te gaan dien zij heeft ingeslagen; de achtbare verslaggever drukte op de volstrekte noodzakelijkheid het gebruik van onze bevaarbare waterloopen en onze spoorwegen als een samenstel te beschouwen. In de navolgende bewoordingen beschreef hij wat de Buitengewone Begrooting zou moeten wezen :

De Memorie van Toelichting bij de Buitengewone Begrooting zou elk jaar aan de Regeering de gelegenheid verschaffen, in de noodige mate, de Kamers op de hoogte te houden van den algemeenen gang der ondernomen werken en eveneens van hare toekomstplannen.

Zoo zou die Begrooting hare werkelijke beteekenis krijgen.

Zij zou niet meer de eenvoudige opsomming zijn van de voordeelen aan de onderscheidene gemeenten des lands verleend, maar de bevestiging van de inzichten der Regeering in verband met de ontwikkeling van de economische organisatie van het land.

Eens het algemeen belang meer naar voren gebracht, zou de beteekenis van de Buitengewone Begrooting beter begrepen worden; het Parlement zou er meer zijne aandacht aan wijden en daardoor meer geneigd zijn om de Regeering te steunen voor de uitvoering van de ontwerpen voorgesteld voor het welzijn van het gansche land.

In plaats van gebrek aan eensgezinde plannen, waaraan wij zoo vaak tot hiertoe hebben

geleden, in plaats van de vrees welke dikwijls onze ondernemingen belemmerde, van de langzame uitvoering, van gebrek aan samenhang in de gedachten, zou er vooruitzicht zijn, eenheid en ruime begrippen, juistheid in de opvatting, en eene snelle uitvoering.

De gedachten van den achtbaren heer Hulleputte komen heelemaal overeen met deze van de Regeering. Ook heeft zij niet geaarzeld te beantwoorden aan het verzoek dat tot haar werd gericht, en zij doet het met des te meer vertrouwen daar het verslag over de Buitengewone Begrooting voor 1899 de volledigste goedkeuring heeft weggedragen van de openbare meening en van het Parlement.

* * *

Het is in verband met de hooger aangehaalde beschouwingen dat de hieronder gewettigde voorstellen werden opgevat, en meer in 't bijzonder deze welke betrekking hebben op het aanleggen van eene rechtstreeksche lijn van Brussel naar Gent, en op de Verbinding van Brussel-Noord met Brussel-Zuid, op de vergunning van een rechtstreeksche electrische spoorlijn tusschen Brussel en Antwerpen, en op de verbetering van het net onzer bevaarbare waterloopen.

En verder zegt de Regeering in de Toelichting :

In de geschiedenis van de spoorwegexploitatie in België kan men twee perioden onderscheiden, sedert de opening van de eerste lijn in 1835 tot in dezen tijd.

Gedurende de eerste periode zijn de treinen gemengd : reizigers en goederen worden door dezelfde lokomotief getrokken; de treinen zijn zeldzaam, gaan langzaam, staan dikwijls stil.

Langzamerhand, naar gelang het getal treinen aangroeit, wordt de tractie beter; het gebruik van den spoorweg breidt zich uit, wordt algemeen, is een onmisbare behoefte; de zeldzame treinen, met langzamen en loggen gang, zijn niet meer voldoende tegenover het ongeduld van het publiek en de uitbreiding der zaken; de dienst van de reizigers en van de goederen moet gescheiden worden. Van jaar tot jaar worden de reizigers talrijker, de treinen vliegen over steeds talrijker lijnen, de rechtstreeksche dienst en de expressdienst worden ingericht en uitgebreid.

Wij zijn thans in den laatsten termijn van die tweede periode. Het dichte spoorwegnet omspant heel het land als een rijk net van aderen waarin de pols klopt van onze nijverheids- en handelsbedrijvigheid. Soms zelfs klopt die pols koortsig; de omloop wordt lastig ten gevolge van een echten bloedsovervloed, en reeds heerscht de kwaal op sommige lijnen om zoo te zeggen in chronischen toestand.

Zonder te spreken van het gevaar die deze toestand medebrengt voor de veiligheid, — en daar de kleinste belemmering onvermijdelijk stoornis in den geheelen dienst moet verwekken, — is het duidelijk dat het eene bijna onoverkomelijke hinderpaal is voor elke verbetering wat betreft de snelheid van de internationale verkeersmiddelen, zoowel als van deze tusschen de hoofdcentra van het land zelf. Niet alleen komen er vertragingen voor ondanks al de pogingen van het bestuur, maar het wordt onmogelijk op de meeste onzer lijnen hetzij nieuwe treinen bij te voegen, hetzij de snelheid van de bestaande treinen te vermeerderen, door de laatste uitvindingen van de wetenschap toe te passen.

Daar is maar een hulpmiddel voor dit euvel : het inleggen, naast de overvoerde lijnen, van zijlijnen die dienen moeten om de eerste van hun al te zwaar verkeer te ontlasten. Zoo zal de geleidelijke evolutie voortgezet worden waarvan wij de eerste twee termijnen hebben aangegeven : het oude net zal hoofdzakelijk en zonder eenig letsel ten dienste staan van de reizigers van uit den stadsomtrek en van de goederen, terwijl de nieuwe lijnen, goed uitgerust en geëxploiteerd volgens de laatste uitvindingen, met het oog op het rechtstreeksch en snel verkeer, vooral zullen gebruikt worden voor de groote reizigerssneltreinen.

De Regeering heeft besloten onbeschroomd de uitvoering van dit programma aan te vatten.

Zoo wordt er in artikel 2 van deze Begrooting een crediet voorzien voor het aanleggen

van een rechtstreekschen spoorweg van Brussel (Zuid) naar Gent (Sint-Pieters) met verbinding te Denderleeuw met de lijn Brussel-Aalst, en artikel 9 van het wetsontwerp machtigt de Regeering de concessie te verleenen voor een rechtstreekschen electrischen spoorweg tusschen Brussel en Antwerpen.

* * *

Het zijn deze beschouwingen van algemeenen aard betreffende de exploitatie van geheel het net, de veiligheid en regelmatigheid der treinen en vooral der groote treinen, de snelheid van den gang, en de mogelijkheid hun getal te verhoogen, die de Regeering er hebben toe gebracht het aanleggen van de doorgaande lijn Gent (Sint-Pieter)-Brussel (Zuid) voor te stellen, en de Kamers tot dit aanleggen hebben doen beslissen.

Deze lijn wordt voorzien in gansch uitzonderlijke vormen voor België.

Zij is schier recht, heeft slechts beperkte hellingen en de bochten zijn bochten met groote straal, 8,000 tot 10,000 meter, behalve bij den ingang van Brussel-Zuid.

De lijn heeft geene overwegen noch tusschenstations.

Alleen de eerste helft, wellicht het gemakkelijkste deel, dat namelijk tusschen Gent-Sint-Pieter en Denderleeuw gelegen, is tot heden uitgevoerd. De daaruit voortgesproten uitgave zal gewis niet minder dan 35 tot 40 millioen frank bedragen.

Voor het andere gedeelte is de grond aangekocht en enkele kunstwerken zijn geheel of gedeeltelijk afgemaakt.

Onder de nog te bouwen werken komt een overgroote aqueduc voor, boven de vallei van Pede. Zoo wij het goed voor hebben zal die leiding niet minder dan een halve kilometer lang zijn. De uitgave zal thans aanzienlijk wezen.

De geheele som om de kosten te dekken kan op minstens 90 millioen frank worden geraamd en dan wordt daarbij in acht genomen dat het eerste baanvak grootendeels vóór den oorlog werd voltooid.

Wordt de Verbinding niet uitgevoerd, dan beantwoordt de lijn Brussel (Zuid) Gent (St-Pieter) hoegenaamd niet meer aan het algemeen programma waarop de Regeering vroeger voortging en dat de Kamers hebben aangezet het ontwerp goed te keuren.

Dit blijkt uit de nota van 1909 :

Hier meenen wij eene opmerking te mogen bijvoegen, die van belang is niet alleen voor de bevolking van Oost- en West-Vlaanderen, maar in het bijzonder van de steden Oostende, Brugge en Gent, maar voor de bevolking van heel het land die zoo belangrijke betrekkingen onderhoudt met Vlaanderen en de zeekust.

De Regeering heeft voorgesteld de rechtstreeksche lijn van Brussel (Zuid) naar Gent zoodanig aan te leggen, dat zij bereden kon worden door de snelste treinen en dat de electrische dienst daarop ingericht kon worden.

Eenparig hebben de Kamers dat voorstel aangenomen en thans is de lijn in aanleg.

Zij loopt uit ter statie Brussel (Zuid). De daarover rijdende sneltreinen gaan over de verbinding naar de Noordstatie en rijden vandaar voort naar Luik, Aarlen, ja, naar Antwerpen.

Zoodus zal de lijn een hoogst belangrijk verkeer verzekeren.

Maar waartoe zou zij dienen zonder de verbinding? Waartoe zou het dienen de reizigers uit Oostende, Brugge en Gent met sneltreinen aan te voeren in de statie Brussel (Zuid), als kopstatie, en zonder groote aansluitende lijnen?

Moet men ze verplichten hunne reis te onderbreken, door de stad heen te gaan en laarna in de Noordstatie treinen te nemen, waarvan de aansluiting niet verzekerd ou zijn?

Stellig niet.

Wordt de lijn niet aangevuld door de verbinding tusschen Noord en Zuid, dan is ij eene mislukte onderneming.

*
* *

De Memorie van Toelichting beweert wel is waar dat men er op *oordeelkundige vijze voordeel* zal kunnen uit trekken voor de verbetering van het verkeer naar Gent en de kust.

Doch vermits deze lijn aan het verkeer der internationale treinen wordt ontrokken, welk belang zullen deze aansluitingen dan nog hebben, wanneer zij zich bepalen bij de reizigers Brussel, Gent en de kust? Dit zal eenvoudig voor gevolg hebben enkele doorgaande treinen in te leggen gedurende het badseizoen, dat is tijdens drie tot vier maanden s' jaars.

Men kan toch niet staande houden dat dit mag heeten : op oordeelkundige wijze voordeel trekken uit eene lijn die schier als model kan dienen en waarvan het aanleggen niet ver van 100 milloen zal hebben gekost.

HOOFDSTUK XII.

Te besteden uitgaven om de Verbinding te voltooien.

De tegenstanders van de Verbinding hebben hun verzet op twee daadzaken gesteund : de kosten van het werk en de noodzakelijkheid voor de stad Brussel een einde te stellen aan den slechten staat van hare wegenis.

Wij zullen verder aantoonen hoe gemakkelijk het zou zijn de hoofdstad voldoening te verleenen zonder den Staat tot onkosten te verplichten.

*
* *

De Memorie van Toelichting werpt de « ontzaglijke verhooging » van den prijs van de materialen en van het werk tegen de voltooiïng van de Verbinding op.

Is het wel de moeite waard bij dit uitvluchtsel stil te blijven? Ondergaan soms niet alle welkdanige werken ook de gevolgen van die prijsverhooging?

Zal men geen enkel werk meer aanvatten, geen enkel voor den oorlog begonnen werk meer voltooien?

Zullen, bij voorbeeld, de voor de overlaste Noord- en Zuidstations aangekondigde uitbreidingswerken aan de vooroorlogsche prijzen uitgevoerd worden?

In de veronderstelling dat dit wonder zou kunnen gebeuren, dan zou het toch altijd waar blijven dat die werken zeer duur zouden kosten en den Staat niets zouden opbrengen, terwijl deze van de Verbinding, aan de hooge prijzen uitgevoerd, voor den Staat eene kostbare inkomstenbron zullen uitmaken.

Deze korte opmerkingen volstaan om het argument van de Memorie van toelichting te weerleggen.

* * *

Laat ons nu onderzoeken welke som er werkelijk zou moeten uitgegeven worden om de Verbinding te voltooien.

Rechtuit gezegd is dit punt niet zoo belangrijk als men beweert. De heer Liebaert heeft het, in de zitting van 3 Augustus 1921, tot zijn werkelijk belang herleid :

Mijne Heeren, zegde hij, het is uit de financieele kwestie dat de heer Carpentier, na den heer Bauwens, voordeel wil halen. De aan de Kamer door den heer Minister van Spoorwegen meegedeelde cijfers zijn bijzonder indrukwekkend. 't Is trouwens daarom alleen dat ze meegedeeld werden.

Maar, ik maak alle voorbehoud vooreest omtrent het bedrag van de door den heer Minister opgegeven uitgaven, vervolgens omtrent het coëfficient dat hij er op toepast.

Het eerste voorbehoud is reeds gedeeltelijk door den heer Coppieters uitgedrukt geworden : 't is dat de heer Minister van Spoorwegen in dit cijfer van honderden millioenen, op de rekening van de Verbinding, eene reeks werken brengt, die er niet rechtstreeks in begrepen zijn, werken die in alle geval toch moeten uitgevoerd worden of vervangen door nog veel duurder werken, zooals de dubbele, de drievoudige vergrooting van het Noordstation, eene volstrekt nuttelooze uitgave, eene loutere verkwisting, welke het hoofdgebrek van het spoorwegnet zou laten voortbestaan.

Ik maak ook alle voorbehoud omtrent het coëfficient, want, in den tegenwoordigen toestand wordt de uitvoering der werken, die na de Verbinding zouden uitgevoerd worden, natuurlijk vertraagd, en het tegenwoordig coëfficient zal niet zoo hoog blijven, want crisissen duren niet eeuwig.

Maar, spreken wij een oogenblik over de financiën.

De Regeering slaagde erin, op drie jaar tijds 20 milliarden meer uit te geven dan hare inkomsten toelieten. Twintig milliarden! Viermaal het bedrag der schuld, die wij op 80 jaar hadden aangegaan om ons als onafhankelijke natie in te richten en ons zoodanig uit te rusten, dat wij een der eerste economische wereldmachten waren geworden.

Deze 20 milliarden, benevens de door de gewone, uitzonderlijke en buitengewone inkomsten opgeleverde milliarden, heeft zij zeer kalmpjes en bedaard verteerd, omdat het haar zin was, en zonder zelfs onderscheid te maken of het rendeerende of niet rendeerende uitgaven gold.

Maar nu zij de Verbinding Noord-Zuid aan een onredelijken en baatzuchtigen wensch der stad Brussel wil opofferen, beroept zij zich op den financieelen toestand, hoewel het hier een bij uitstek rendeerend werk geldt.

Dat is vanwege de Regeering eene partijdigheid, tegen dewelke verzet moet aangeteekend worden.

De financieele opwerping wordt door de Regeering in 't midden gebracht, niet om de financiën zelf, maar uit louter opportunism. Zij schermt met de financieele vraag, zooals men zou doen met een vogelschrik om de spreeuwen bang te maken.

De heer Bauwens. — Wij, Senatoren, zijn dus spreeuwen?

De heer Liebaert. — Gij hoort wel dat men zich vergist met ons als spreeuwen te beschouwen.

Tijdens de bespreking steunde de heer senator Vinck in volgende bewoordingen de stelling van den heer Liebaert :

Ik zeg dat de door den heer Liebaert gebezigde formuul van de rendeerende en niet rendeerende uitgaven volstrekt logisch is. Met de Noord- en Zuidstations te verbreeden

doet gij niet rendeerende uitgaven, want gij doet de reizigers geen kilometer verder vorderen.

De heer Coppieters. — En 't is bovendien slechts voorloopig werk.

De heer Vinck. — Inderdaad, 't is het vat der Danaïden, want tien jaar na deze verbreeding, zou men opnieuw de stations moeten vergrooten om te beantwoorden aan de uitbreiding van het trafiek, en zulks kan alleenlijk gebeuren met steeds verder te verbreeden, ten prijze van kostelijke onteigeningen.

* * *

Deze beschouwingen zijn beslissend. Er hoeft niets bijgevoegd te worden.

Iedereen is het bovendien eens over de sedert langen tijd bewezen ontoereikendheid van onze tegenwoordige stations en over de noodzakelijkheid zulks te verhelpen.

Bijgevolg is het volstrekt overbodig op te zoeken welke uitgaven de eene of de andere oplossing zou vergen en de vergelijking te maken van de kosten van de methodische, moderne, volledige, aan al de noodwendigheden van een zeer verre toekomst beantwoordende installaties, met de kosten van onvolledige installaties, welke slechts zijn : tijdelijke en gemeene lapmiddelen; uiterst gevaarlijk voor de openbare veiligheid; in de hoogste mate schadelijk aan de redelijke uitbreiding en aan de welvaart van eene heele wijk der hoofdstad, en die, bovendien, de verwezenlijking van het groot boulevardontwerp, van zulk hoog belang voor de verfraaiing van de stad en voor het verkeersgemak tusschen de hoofdstad en hare voorsteden, onmogelijk maakt.

Men maakt geen vergelijking tusschen het praktische en het onverwezenlijkbare.

* * *

Maar, wij willen ons bij die beschouwingen niet houden en wij oordeelen het nuttig het door de Memorie van Toelichting opgemaakt bedrag der voor de voltooiing van de Verbinding te besteden uitgaven, te onderzoeken.

Wij zullen aldus aantoonen in welken geest, op welke soms fantastische gegevens, met welke vooringenomenheid tot de overdrijving der lasten op rekening van de Verbinding, die nieuwe onkostenbegrooting werd opgemaakt.

* * *

Vooreerst eene voorafgaande bemerking. De Memorie van Toelichting bevat in twee kolommen, eenerzijds de in 1920 door den heer Minister Poullet opgegeven cijfers, en anderzijds eene nieuwe raming van de tusschen de Paleizen- en Theodoor Verhaegenstraten nog uit te voeren werken.

Die beide kolommen worden in deze twee totalen samengevat :

24,000,000 frank eenerzijds en 47,000,000 frank anderzijds.

En de Memorie van Toelichting trekt onmiddellijk het besluit : « Met andere woorden, de door den heer Minister Poullet opgegeven cijfers moeten bijna verdubbeld worden. »

Wij hoeven hier natuurlijk niet de verdediging op te nemen van den heer Poullet, die sedert den opstel van de Memorie van Toelichting weer op de Regeeringsbank heeft plaats genomen, maar het zal ons nochtans toegelaten zijn, na eene aandachtige lezing niet alleen van de door de Memorie van Toelichting aangehaalde redevoering van 1 Juni, in de Kamer, maar ook van de den 4n Augustus 1920 in den Senaat uitgesproken redevoering, vast te stellen dat de heer Minister Poullet nooit het cijfer 24,000,000 heeft vermeld als bedrag van de nog uit te voeren werken.

In de redevoering van 1 Juni 1920 vinden wij deze verklaring : « Volgens de ramingen, beloopt het bedrag der tot de voltooiing van de Verbinding Noord-Zuid nog uit te voeren werken, 29 millioen », en, onmiddellijk daarop deelt de heer Poullet er de bijzonderheden van mede, waarvan het juiste bedrag is : 29,031,630 frank.

Verder zegt hij : « In plaats van 29 millioen uit te geven... »

Den 4n Augustus zegde hij ook in den Senaat : « Ik vraag den Senaat het noodlottig besluit niet te nemen te verzaken aan een groot werk van openbaar nut, dat, waarde 1914, maar 29 millioen onkosten meer moest meebrengen, terwijl reeds 85 millioen ongeveer waren uitgegeven. » Geen enkel maal heeft de heer Minister Poullet het cijfer van 24 millioen frank vermeld.

Dit laatste is de uitslag van eene berekening. In het brein van zijn uitvinder had het waarschijnlijk het voordeel dit opzienbarend besluit voorop te kunnen stellen : het werk zal ongeveer het dubbel kosten van wat de heer Poullet heeft gezegd : 47 millioen in plaats van 24 millioen.

In deze zaak zijn wij de vertrouwelingen van den heer Poullet niet, maar indien hij, om de kosten van de nog uit te voeren werken op te maken, zich gewacht heeft de som van 5 millioen, waarde der reeds uitgevoerde werken, af te trekken, dan twijfelen wij er niet aan of zulks gebeurde om reden dat hij wist dat bij de eerste raming, de uit besliste werken voort te vloeien onkosten, en die tegen de waarde der reeds uitgevoerde werken opwegen, moesten gevoegd worden.

In den geest van den heer Poullet bleven er dus wel 29 millioen, vooroorlogsche prijs, en niet 24 millioen, uit te geven, voor de werken tusschen de Paleizenstraat en de Theodoor Verhaegenstraat.

* * *

Laat ons nu, anderzijds, zien hoe het daartegen gestelde bedrag van 47 millioen werd opgemaakt. Het onderzoek van de verschillende posten is natuurlijk onmogelijk. Elke bijzonderheid van de opgegeven sommen is ons onbekend, behalve van een enkele : de nieuwe onkosten van de uitbreiding van Brussel-Noord. Wij zullen ons wel wachten, post na post, de bijzonderheden uit te pluizen, welke in de Middenafdeeling, als antwoord op vraag 17, werden voorgelegd. Wij houden stil bij post 6 : Dienstlokalen.

De eerste schatting bedroeg voor deze lokalen eene oppervlakte van 6,640 vier-

kant meter en een unitaire prijs van 300 frank; totaal : 1,992,000 frank. De nota van 1909 verrechtvaardigt dien prijs als volgt :

Te Antwerpen kosten de dienstlokalen onder de overdekte statie, 150 frank per vierkant meter. De rijk met marmer bezette lokalen voor het publiek kosten 600 frank per vierkant meter. Daar de dienstlokalen veel meer ruimte beslaan dan de lokalen voor het publiek, is de gemiddelde som van 300 frank ruim gerekend.

Het in de Middenafdeeling gegeven antwoord verleent de volgende inlichtingen over de nieuwe schikkingen, die de huidige uitgaveberekening tot grondslag leggen :

Het nieuw ontwerp vereischt het aanleggen van eene overwelfde oppervlakte van 22.800 vierkant meter, aan 300 frank.

Onder dit overwelfd gedeelte zal men de dienstlokalen moeten inrichten. Welnu, de exploitatiedienst heeft 12.552 vierkant meter lokalen gevraagd; voegt men daarbij de uitgangstrappen, de bijlokalen, enz. en de lokalen voor den trekdienst en de Wegen en Werken, dan komt men tot 20.000 vierkant meter, welke minstens 100 frank per vierkant meter bijgevoegde uitgave zullen vereischen.

Er zouden dus moeten zijn, 22,800 vierkant meter welfsel onder de sporen, 20,000 vierkant meter dienstlokalen, inbegrepen de bijlokalen. Dit zijn de vooruitzichten van de Memorie van Toelichting : meer dan het driedubbel van wat in het ontwerp der Verbinding voorzien is !

Stelt men zich wel voor wat eene oppervlakte van 22,800 vierkant meter is? Dat is 14 t. h. meer dan de bebouwde oppervlakte van het kolossaal Justitiepaleis van Brussel, een der grootste paleizen van de wereld !

En het antwoord geeft dit cijfer op met eene ware sereniteit, zonder zelfs even te denken aan zijne dwaasheid. Het is waar, dat het wonderwel de verdedigde stelling steunt.

Welk geloof kan men hechten aan de door den Exploitatiedienst in deze zaak verleende adviezen, wanneer het toeval ons toelaat op heeterdaad eene overdrijving te snappen, welke aldus alle maat te boven gaat, 22,800 vierkant meter welfsel onder de stationsporen! Welke dwaling!

En wat gezegd van de bureelen der dienstoversten van den Trekdienst en van de Wegen en Werken, ingericht onder dit welfsel! terwijl de overbrenging van de dienstlokalen van de reizigers en van het reisgepak, in het verdiepgebouw van het Noordstation eene oppervlakte gelijkvloers, welke wij volgens de ter onzer beschikking gestelde plans, op 2,500 vierkant meter minst schatten, gaan vrij laten !

Om toch eenigerlei waarschijnlijkheid te geven aan de onmogelijke bewijsvoering, welke moest geleverd worden, zijn deze, die de schatting hebben gedaan, zelfs niet voor de ongerijmdheid terruggedeinsd.

De eerste schatting vermeldde eene oppervlakte van 6,640 vierkant meter of het dubbel van de oppervlakte, tegenwoordig in het verdiepgebouw bekleed door de reizigersdiensten, wachtzaal, drinkzaal, gang, winketbureelen, reisgoeddiensten bij vertrek en bij aankomst, met uitzondering van de post en telegraafbureelen, die zullen blijven waar ze tegenwoordig zijn.

Deze oppervlakte, minder dan het derde van deze van het Justitiepaleis, behoorlijk verdeeld en ingericht, zal aan al de noodwendigheden van den dienst beantwoorden.

De nota van 1909 heeft ten volle den eenheidsprijs van 300 frank verrechtvaardigd.

Herhaalde malen en op verschillende banken hebben leden van het Parlement verzet aangeteekend tegen de niet te billijken pracht, in den bouw en in de versiering van sommige onzer stationsgebouwen, onder andere tegen de verwaande pracht van het station van Antwerpen, pracht welke sommige leden niet geaarzeld hebben met « waanzin » te bestempelen. De hoog bevoegde heer afgevaardigde Verhaegen voegde er bij « gewilde waanzin ».

De voor den oorlog voorziene eenheidsprijs van 300 frank beantwoordt dus ten volle aan de inzichten van de wetgevers.

Dat onze collegas, die allen wel het Noordstation te Parijs kennen, zich herinneren hoe eenvoudig, hoe sober de voor de reizigers bestemde lokalen, de vestibulen, de winketten, de reisgoedzalen en de bescheiden tot een minimum herleide wachtzalen ingericht zijn.

Wij kunnen, wij moeten dit voorbeeld voor oogen houden, er van afzien onze vestibulen in te richten als reusachtige halls, welke in werkelijkheid exhibities zijn van de kostbaarste bouw- en siermaterialen, marmer en brons, en onze wachtzalen tot hun tegenwoordig zeer gering geworden doel herleiden, in verband met de werkelijke diensten welke zij den reizigers bewijzen. Meestentijds loopen deze er enkel door, indien zij zelfs niet verwaarloozen er langs te komen.

Kijkt even naar onze eerste-klaswachtzaal van Brussel-Noord, waar niemand meer in vertoeft.

Het totaal van 1,992,000 frank van de eerste schatting moet dus behouden blijven, in plaats van de twee sommen van 6,840,000 en 2,000,000, welke de Memorie van Toelichting beweert in de plaats te stellen.

Dat is eene eerste vermindering van 6,848,000 frank.

* * *

In het antwoord op vraag 17 brengt de schatting nog in rekening : onvoorziene uitgaven : 10 t. h. van den prijs van de werken en van de gronden, en in de nieuwe schatting wordt 1,946,000 frank in rekening gebracht, terwijl na bijvoeging van dit cijfer der onvoorziene uitgaven het totaal nog maar 18,554,000 frank beloopt. Dat is eene klaarblijkelijke vergissing. Het cijfer van 1,946,000 frank zou tot 1,660,000 frank moeten herleid worden, 't zij eene nieuwe vermindering van 285,000 frank.

* * *

Wij zullen niet langer stil blijven bij de andere posten van de schatting, evenmin als bij deze van Brussel-Zuid, *waarvan elke verificatie onmogelijk is.* Maar tegenover de overdrijvingen in de voor Brussel-Noord gedane veronderstellingen, is het klaar dat deze schatting zou moeten onderzocht worden.

Wij zullen overigens verder aantoonen dat, opzichtens de verplichtingen welke de Verbinding zelf oplegt, de horizontaal overlangsche profielaanhooging der statie kan vermeden worden, en daaruit moeten op de kosten der grond-

werken en der stutmuren aanzienlijke verminderingen voortvloeien. De verhooging van 3,880,000 frank voor de kosten van de uitbreiding Brussel-Zuid is klaarblijkelijk overdreven, en tot nadere bepaling schatten we ze op het maximum van 2,000,000 frank, mits ze misschien, na de zich opdringende verificaties, nog te verminderen.

Onderzoeken we even post 3,000,000 frank voor de inrichting van Brussel-Groendreef.

Wij hebben herinnerd aan de zeer uitdrukkelijke verklaringen van den heer Minister Segers over de inrichting van een dienst van werkliedentreinen in het oud station van de Groendreef.

Uitdrukkelijk heeft hij verklaard dat de in 1914 getroffen beslissing alleenlijk voor doel had tijdelijke noodwendigheden te verhelpen en dat zij geenerlei verbintenis voor de toekomst bevatte.

De kwestie te weten of het station der Groendreef na de verwezenlijking van de Verbinding zou behouden blijven, was geenszins bepaaldelijk opgelost en de beslissing kon slechts getroffen worden na dat de exploitatie van de Verbinding er al of niet de noodzakelijkheid zou van bewezen hebben.

Na het geleverd bewijs van de ontzaglijke superioriteit van een doorvaartstation op een kopstation, laat het geen twijfel over dat de ondervinding de nutteloosheid zal bewijzen van de inrichting van het Groendreefstation, dat, al of niet verhoogd, voor het reizend publiek altijd een ongemak, een onduldbaar hinder zou uitmaken.

Wat de toekomst ook voorbehoude, is het onaanneemlijk van nu af reeds te rekenen op de beslissing, welke in eene verre toekomst noodzakelijk zou bevonden worden, en de kosten van eene gansch twijfelachtige inrichting van het Groendreefstation op de rekening van de Verbindingswerken te brengen.

De ten laste van de Verbinding ingeschreven uitgave van 3 millioen frank moet dus niet gedaan worden.

Kortom, de schatting van de tusschen de Paleizenstraat en de Theodoor Verhaegenstraat uit te voeren werken, ingelascht in bladzijde 11 van de Memorie van Toelichting moet, als volgt gewijzigd worden :

Inrichting van Brussel-Noord . . . . . fr.	1,360,000	»
	728,000	»
	756,000	»
	1,992,000	»
	180,000	»
	2,544,000	»
	700,000	»
	500,000	»
	500,000	»
	500,000	»
	9,760,000	»
Onvoorziene uitgaven 10 t. h.	976,000	»
Totaal voor Brussel-Noord	10,736,000	»

Overdracht . . . fr.	10,736,000	»
Deel tusschen Brussel-Noord en de middenhalt	5,587,000	»
Middenhalt	6,486,850	»
Deel van de Verbinding tusschen de middenhalt en Brussel-Zuid	3.897,000	»
Inrichting van Brussel-Zuid	7,620,000	»
Algemeen Totaal . . . . . fr.	34,327,850	»

in plaats van 47 milioen frank.

Dit alles onder het te voren uitgedrukt voorbehoud omtrent de posten, waarvan de verificatie onmogelijk is.

* * *

Bij deze uitgave, zegt de Memorie van Toelichting, zou moeten gevoegd worden 3 millioen voor het aan de gemeente Sint-Joost-ten-Noode beloofde deel van tusschenkomst in de onkosten voor het aanleggen van eene straat, loopende van de Rogierplaats naar de Sinte-Mariakerk, de voor te spruiten onkosten voor de verplaatsing of de herbouwing van de serren in den Kruidtuin, en ten slotte voor de verplaatsing van het gebouw der dienstbestuurders en de verbreeding van de Fonsnylaan.

Laat ons dadelijk opmerken dat die laatste post, verplaatsing van het gebouw der dienstbestuurders en verbreeding der Fonsnylaan, niet ten laste van de Verbinding moet gebracht worden.

Men mag niet vergeten dat eene uitdrukkelijke overeenkomst met de gemeente Sint-Gillis werd gesloten, overeenkomst, welke haar die verbreeding verzekert met haar de tot dit doel noodige strook grond af te staan. Wordt de Verbinding niet voltooid, dan zal de gemeente Sint-Gillis ongetwijfeld geenszins verzaken aan het voordeel van die overeenkomst, evenmin als de stad Brussel verzaakt aan de voor haar uit de overeenkomst van 1903 voortspruitende voordeelen, indien de Verbinding er niet komt. De huidige ondervinding bewijst zelfs dat men in die veronderstelling nieuwe eischen mag stellen.

Het valt niet te betwijfelen dat die verbreeding door de gemeente zal worden geëischt, zelfs in de veronderstelling van het kopstation met laag peil, dat reeds voor de betrokken gemeenten het groot ongemak oplevert alle verbinding tusschen de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan, onder andere rechts van de Onderwijsstraat, onmogelijk te maken. Dit groote hinder zou de gemeente zeker niet gunstig stemmen om, zonder zeer breede vergoedingen, aan hare uitdrukkelijke en erkende rechten te verzaken.

* * *

Wat het aan de gemeente Sint-Joost-ten-Noode beloofde deel van tusschenkomst betreft, weet de Kamer, door het verslag van wijlen den heer Verhaegen over de Buitengewone Begrooting van 1909, dat tusschen den Staat en de gemeente

Sint-Joost-ten-Noode onderhandelingen zijn gevoerd geworden, en dat deze laatste door officieele berichten hare goedkeuring heeft gehecht niet alleen aan het ontwerp van nieuwe wegenis, maar ook aan de algemeene voorwaarden harer verwezenlijking. Maar de Kamer weet niets van de definitieve regeling, indien deze is gesloten geworden. Zij kan dus geene meening hebben over het in rekening gebrachte cijfer van 3,000,000 frank.

Wij twijfelen er overigens aan, of er eenigerlei andere tusschenkomst aan de gemeente Sint-Joost-ten-Noode is beloofd geworden dan deze van een aankoop der huizen en van het bouwen van het kunstwerk in het klein gedeelte van de straat, waar de Verbinding doorloopt. Indien wij het goed voor hebben, zijn de huizen reeds door den Staat aangekocht en blijven er nog slechts de werken uit te voeren, die onder de Verbinding de nieuwe straat doorgang moeten verleenen.

De in het verslag van wijlen den heer Verhaegen aangehaalde brief van 20 Februari 1920 van het gemeentebestuur zegt, trouwens :

Ons Bestuur is geneigd de aanleggingskosten van die straat op zich te nemen, en het zou de kosten dekken door de inning der riool- kassei- bouwtaksen, enz., welke in dit geval van toepassing zijn.

* * *

Wat de verbreeding van de Fonsnylaan betreft, heeft de Staat, bij ons weten, geene andere verbintenis aangegaan dan het gebruik van de bij de wegenis in te lijven strook grond af te staan. Hij heeft dus voor die verbreeding geenerlei kosten te dragen. Wij meenen zelfs dat de overeenkomst hem de verplaatsing van het gebouw der dienstbestuurders niet oplegt, welke verplaatsing in de veronderstelling van de Verbinding van geen nut is voor den spoorweg.

Deze voorbehouden in aanmerking nemende, en tot nadere inlichting over de werkelijke verplichtingen van den Staat en over de onkosten welke daaruit zullen kunnen voortvloeien, zullen wij ten laste van den Staat eene uitgave van anderhalf millioen inschrijven.

Het verschil met het werkelijk cijfer zal trouwens van weinig belang zijn in het geheel van de te besteden uitgaven.

* * *

De Memorie van Toelichting brengt dan op de rekening van de Verbinding eene som van 10 millioen frank voor de aansluiting van de opgehoogde sporen met de voorbij de Paleizenstraat en Theodoor Verhaegenstraat bestaande sporen, voor de inrichting van den vierhoek van Schaarbeek, voor de verplaatsing te Vorst van de installaties van den trekdienst, voor de stelplaatsen van de lokomotieven, enz.

De ophooging van de sporen voorbij de Theodoor Verhaegenstraat zou op geenerlei wijze ten laste van de Verbinding kunnen gelegd worden, want die ophooging is noch een rechtstreeksch noch een onrechtstreeksch gevolg van de Verbinding.

Gedurende vele jaren hebben de plans van de Verbinding geene enkele ophooging voorbij den ouden overweg van de Theodoor Verhaegenstraat bevat. Om die reden zijn de schattingen daar stil gevallen.

De twee Commissies van 1895 en 1897 hebben al de kwesties omtrent dit uiteinde van de Verbinding opgelost, in de veronderstelling dat voorbij de Theodoor Verhaegenstraat het huidig peil der lijnen naar Halle en Luttre zou behouden blijven. De oude overweg werd afgeschaft dank aan een *hoogeren viaduct*.

't Is slechts vanaf 1900 dat die opvatting werd gewijzigd, wanneer het aanleggen der rechtstreeksche lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieter werd onderzocht.

De aanhooging volgens een horizontaal overlangsch profiel der sporen van het Zuidstation en verderop, van de hoofdsporen der belendende lijnen, werd opgedrongen door dringende profielnoodwendigheden der nieuwe lijn naar Gent, waarvan het hellend vlak zacht moet zijn en welke de scheidingshoogte tusschen de Dender- en Zennevalleien moet doorloopen in eene buitengewoon diepe gracht, in zeer slechten grond gegraven.

Ter oorzake van den op en afloopenden aard dezer gronden, is het noodzakelijk gebleken zooveel mogelijk de diepte van die gracht te verminderen, met heel het profiel van deze lijn, vanaf haren aanvang te Brussel-Zuid, op te hoogen.

Daar dit punt opgedrongen was, heeft het bestuur van die ophooging van het Zuidstation gebruikt gemaakt om ook de ophooging van de lijn naar Halle te voorzien, om aldus talrijke in deze bijsteedsche streek bestaande overwegen vanaf de gasfabriek van Vorst tot Ruysbroeck te kunnen afschaffen.

Dank aan die ophooging, zullen de lijn van Gent-Sint-Pieter en de lijn van Halle heel de bijsteedsche streek doorloopen zonder overwegen en zullen zij in uitstekende voorwaarden het aanleggen toelaten van het deel van de groote ringlaan, ontworpen tusschen het park van Koekelberg en dit van Sint-Gillis, en loopende nevens het tegenwoordig station van Vorst-Zuid. Zonder die ophooging zou het aanleggen van de laan onmogelijk in goede voorwaarden kunnen geschieden.

Nogmaals is heel dit ophoogingswerk volstrekt onafhankelijk van de Verbinding, welke opgevat is om uitgevoerd te worden — en nog altijd kan uitgevoerd worden — zonder ophooging voorbij de Theodoor Verhaegenstraat. De uitgaven vallen dus niet ten laste van de Verbinding.

*
* *

Het valt op te merken dat het aan de Middenafdeeling voorgelegde plan tot uitbreiding van het kopstation Brussel-Zuid het spoor rechts van de Theodoor Verhaegenstraat $3^{m}44$ ophoogt, om het bouwen van een viaduct *onder de sporen* rechts van deze straat toe te laten.

Wij hebben vroeger voorbehoud gemaakt op het punt of de kasseide onder dien viaduct, aldus verlaagd op het peil $18^{m}78$, niet onder water zou loopen bij overstrooming van de Zenne, welke zich regelmatig voordoet, en welke tijdens den oorlog heel de streek van de gasfabriek van Vorst en omtrek met eene diepe laag water heeft overdekt.

Indien het bouwen van een lager kunstwerk mogelijk wordt erkend, ware het

even gemakkelijk, in het geval van de Verbinding, in plaats van de sporen in de uitgestrektheid van het station in vlak aan te leggen, deze, zooals in de plans IV en V van het kopstation, doch in tegenovergestelde richting, eene helling te geven van 3 millimeter per meter tot het zuiduiteinde der stoepen, van 5 millimeter verderop naar Halle, wat ze op hetzelfde peil zou brengen waar plan V de helling 24m20 aanwijst. Aldus zou geen enkele ophooging ten laste van de Verbinding vallen, want, verderop zouden de hellingen, in plan V aangeduid, in de veronderstelling van het kopstation, heelemaal verwezenlijkt worden.

Dit profiel in lengte, in zachte helling naar de stoepen, is een dikwijls stelselmatig nagestreefd voordeel, want het vergemakkelijkt het stoppen bij aankomst en het wegrijden bij vertrek.

* * *

De goedgekeurde ontwerpen maken te Vorst een depotstation voor de reizen der reizigerstreinen en voor de remisie der motors. De gronden zijn sedert lang aangekocht en de werken ervan werden vóór den oorlog aangevangen.

Die installaties werden in alle tijden en in alle veronderstellingen door de verschillende Commissies noodzakelijk geoordeeld, maar, zooals de inleidende nota van de Begrooting der Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven van 1900 het reeds deed opmerken, kunnen deze installaties in het stelsel der Verbinding beperkt worden.

Het zal gemakkelijk zijn, zegt de inleidende nota, het getal der treinen die te Brussel gevormd en geremiseerd worden, op een volstrekt minimum te brengen, daardoor zelf de omvangrijkheid der bijhoorige vormings- en remiseeringsinstallaties te verminderen, evenals de kosten van eerste inrichting, welke zij meebrengen.

De uitgave van het depotstation van Vorst is dus geen gevolg van de Verbinding. Zij kan zelfs door de verwezenlijking dezer laatste verminderd worden.

* * *

Het is leerrijk de plans IV en V te vergelijken. Men ziet duidelijk dat vanaf de Koningslaan de schikking dezelfde is in het geval van de Verbinding en in dit van het kopstation, en dat men er, in de beide gevallen, dezelfde sporen naar de wagenstelplaats, eenerzijds, en naar het vormingstation, anderzijds aantreft. Die installaties zijn dus niet onafscheidenlijk van de Verbinding en kunnen niet ten laste van deze laatste gelegd worden.

Wat de stelplaats voor tractors betreft, ware de uitgave, aan den vooroorlogschen prijs, ruim geschat met ze op 750,000 frank te brengen, om de door den heer de Broqueville 17 vermelde electrische tractors, laat ons zelfs 20 zeggen, noodig voor den trekdienst der treinen op de Verbinding, te remiseeren.

* * *

De Memorie van Toelichting brengt ten laste van de Verbinding 12 millioen frank in rekening voor de voltooiing van de lijn van Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieter.

Wij hebben te voren aangetoond dat het aanleggen van die lijn geenszins, noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks, een gevolg van de Verbinding is.

De citaten welke wij uit uittreksels van de inleidende nota van de Buitengewone Begrooting van 1900 hebben geput, bewijzen zonder mogelijke betwisting, dat de leidende gedachte in de opvatting van deze lijn van algemeenen aard is, ingegeven door de bekommering de thans door treinen van verschillende snelheden belemmerde lijnen te ontlasten, de snelle verbindingen zoo voor de internationale lijnen als tusschen de voornaamste centrums van het land te verzekeren, de vertragingen te vermijden, toe te laten nieuwe treinen in te richten of, ten slotte, de snelheid der bestaande treinen te verhoogen. De gedachte van die lijn is ontstaan meer dan tien jaar na deze van de Verbinding, opgevat in 1888.

Zeker, de ontworpen lijn van Gent-Sint-Pieter naar Brussel-Zuid zal slechts dan haar maximum nuttige uitslagen opleveren, wanneer de Verbinding verwezenlijkt is, maar het omgekeerde is niet juist, want de Verbinding eischt geenszins het aanleggen van de lijn Gent-Sint-Pieter.

Al de studies en de oplossingen verleend aan de verschillende vraagstukken, welke de Verbinding zou opwerpen, werden tot in 1900 verstrekt zonder dat er spraak was van de nieuwe lijn. Niettemin werden zij tot algeheele voldoening van de twee commissies van 1895 en van 1897 en van de Regeering opgelost.

De Memorie van Toelichting erkent het zelf waar zij zegt :

> Sommigen hebben beweerd en beweren nog dat de uitgave, uit dien laatsten hoofde voortspruitende (voltooiing der lijn van Brussel-Zuid tot Gent Sint-Pieter), vreemd is aan de kosten van de Verbinding.

Het zij zoo, voegde de Memorie van Toelichting erbij.

Maar onmiddellijk na die bekentenis en om hare wankelende stelling te steunen, verklaart de Memorie van Toelichting :

> Het is niettemin waar dat zij terzelfdertijd moet gedaan worden. Anders zouden de treinen komende van Oostende en voortrijdende naar Bazel of naar Keulen moeten terugrijden naar Brussel-Noord of naar Brussel-Zuid, wat met het stelsel der Verbinding onvereenigbaar is.

Het is niet juist te zeggen dat de niet- voltooiing van de lijn tusschen Denderleeuw en Brussel met het stelsel van de Verbinding onvereenigbaar is.

Het vraagstuk van de Verbinding is heelemaal ingestudeerd en opgelost geworden zonder dat er spraak was eene nieuwe lijn van Brussel-Zuid naar Gent aan te leggen.

In die eerste opvatting zouden de treinen van Oostende naar Bazel en naar Keulen langs de bestaande lijn te Brussel-Noord aangekomen zijn, en, na een kort noodzakelijk oponthoud, van daar uit door terugrijding vertrokken zijn naar Bazel of naar Keulen.

Hoe zou het manœuver van deze *enkele zeldzame treinen* met het stelsel van de Verbinding onvereenigbaar zijn geweest? Hoeveel dergelijke treinen zijn er per dag? Slechts eenige, een tiental per dag in elke richting.

En om het terugrijden uit Brussel-Noord van een twintigtal treinen per dag

te vermijden, zou men een zoo kostelijke nieuwe lijn aanleggen ! Dat zal niemand gelooven, want dat ware loutere verkwisting geweest.

Zooals de heer Moutier, op het Kongres van Rome, in zijn besluit, dat wij hooger hebben meegedeeld, zegde « kan een doorvaartstation werken zooals een terminusstation, als men het wil ».

Het terugrijdingsmanœuver is er zelfs gemakkelijker en vlugger dan in een kopstation, vermits op de, bij hunne twee uiteinden verbonden, kaaisporen de manœuvers van sommige groote treinen, die samenstelwijzigingen moeten ondergaan, kunnen geschieden langs het een of het ander uiteinde, terwijl in de kopstations de manœuvers slechts langs eene zijde kunnen uitgevoerd worden, met soms een door reizigers bezet treingedeelte te manœuvreeren.

Dit uitzonderlijk manœuver van een grooten trein van Oostende naar Bazel of Keulen, of omgekeerd, zou overigens de exploitatie in *navette* uitmaken, welke het door de Memorie van Toelichting beoogde ideaal is. De trein loopt binnen, de nieuwe motor wordt achteraan gehaakt en de trein vertrekt na den stipt noodzakelijken stoptijd.

Daarin ligt er niets onvereenigbaars met het stelsel der Verbinding.

Zeker, indien de Verbinding terzelfdertijd als de nieuwe lijn, welke overigens den afstand met 5 of 6 kilometers vermindert, om uit te loopen in Brussel-Zuid, wordt uitgevoerd, dan zal het beter zijn den trein uit Oostende rechtstreeks naar Brussel-Zuid, en vervolgens langs de Verbinding naar Brussel-Noord te doen stoomen.

Maar de kosten van die sierlijke en betere oplossing zou geenszins de Verbinding ten laste kunnen gelegd worden.

Onder het oogpunt van de Verbinding mag men dus geheel en al afzien van de voltooiing der lijn van Gent-Sint-Pieter, wat geenszins beteekent dat men, wat betreft de bij de opvatting van het ontwerp beoogde doelmerken, geen hooger belang zou vinden in de voortzetting van de werken.

* * *

De nog te besteden uitgave, kunnende ten laste van de Verbinding gelegd worden, is dus, geschat op den vooroorlogschen prijs :

34,227,350 + 1,500,000 + 750,000; totaal : 36,577,350 frank,

't zij in ronde cijfers 37 millioen in plaats van 72 !

* * *

De Memorie van Toelichting komt dan voor den dag met de groote opwerping, welke reeds zoo dikwijls door de tegenstanders van de Verbinding werd uitgespeeld :

En mag men bevestigen, zegt zij, dat die som van 72 millioen frank (altijd vooroorsche prijs) niet zal overschreden worden, terwijl inzake groote bouwwerken, en welke zorg ook er aan het opmaken der bestekken wordt gewijd, elkeen weet dat een ruim deel aan het onvoorziene moet gelaten worden.

De ondervinding is daar om het te bewijzen. Dat men zich het Justitiepaleis, het station van Antwerpen, de haven van Zeebrugge, het Brugmanngasthuis, om slechts enkele gevallen op te sommen, herinnere.

De technische raadgevers die deze opmerking hebben ingeblazen moeten maar heel weinig vertrouwen stellen in hunne wetenschap en in de beroepseerlijkheid van de ingenieurs, om dergelijk argument voor te brengen, dat overigens slechts een nieuwe vogelschrik is. Dit argument is sedert lang te niet gedaan.

Wijlen de heer Senator Coppieters, zeer ervaren in de uitvoering van openbare werken, heeft in menige omstandigheden hulde gebracht aan de wijze, waarop de studies gedaan geweest zijn.

De heer Minister de Broqueville herinnerde het in zijne redevoering van 28 December 1910 in den Senaat :

Wat de door den heer hoofdingenieur-bestuurder Bruneel geleide studie betreft, is iedereen het eens geweest om te erkennen dat zij met eene waarlijk bewonderenswaardige nauwgezetheid en met eene diepe kennis van de kunst van den ingenieur werd gedaan. Trouwens, Mijne Heeren, een der leden van den Senaat heeft aan deze studie hulde gebracht in bewoordingen, welke vast geen twijfel laten. Ziehier welke onlangs die door mij bedoelde senator zegde :

« Ik heb met genoegen vastgesteld dat het huidig ontwerp, waarvan ik de gelegenheid heb gehad de plans te zien, dezen keer merkwaardig onder alle opzichten, en onder andere opzichtens de grondvestingen, is ingestudeerd geworden.

» Ik denk niet dat men beters kan bereiken en ik stel volle vertrouwen in den technischen dienst van de Staatsspoorwegen.

» Wat ik bijzonder wil vaststellen, is dat het ontwerp in zich zelf goed is ingestudeerd,en onder dit opzicht breng ik graag hulde aan de ingenieurs. »

En wat verder, sprekende over de aanzienlijke veranderingen, welke de ontwerpen soms tijdens de uitvoering moeten ondergaan, voegde hij erbij :

« Ik ben overtuigd dat zulks niet het geval zal zijn voor het in bespreking zijnde ontwerp. De voornaamste oorzaak der onvoorziene werken is te wijten aan onvoldoende fondeeringen, aan eene onvolledige studie van den ondergrond en aan een onvoldoende onderzoek van de uitvoeringsmiddelen. »

Hij die deze taal voerde, Mijne Heeren, is noch een woordenkramer noch een theoreticus. 't Is een bijzonder praktisch man, aan wiens groot verstand ik gaarne hulde breng, en die — wat hier terzake niets bederft — een van onze grootste aannemers is. Ik heb den heer Senator Coppieters genoemd.

In de Senaatzitting van 29 December 1910 drong de heer Coppieters aan :

Ik heb de plans van zeer dichtbij onderzocht, zij zijn met zulk talent en zulke nauwgezetheid uitgewerkt, dat volgens mij de werken — indien de ontwerpen niet worden gewijzigd — zullen kunnen uitgevoerd worden zooals zij voorzien zijn. Ik verzoek dus de Regeering, voor eens dat zij een goed ingestudeerd ontwerp, dat een schoone samenopvatting vormt, in handen heeft, het niet te laten varen, en de werken te doen uitvoeren zooals deze zijn opgevat.

. . . . . .

Ziedaar, ik herhaal het, een sedert vijftien jaar ingestudeerd ontwerp, dat de verschillende ministeries van de heeren Vandenpeereboom en de Broqueville heeft doorgemaakt; al de ingenieurs zijn het eens — want er is eensgezindheid — over de uitstekendheid van het voorgedragen ontwerp, en wanneer alles is gedaan, wanneer de aanbesteding voor de eerste sectie van Brussel-Zuid tot aan de Brigittinenstraat gaat plaats hebben, vraagt men nieuwe studies.

In de zitting van 22 Augustus 1913 voegde hij er nog bij (wij citeeren het Beknopt Verslag, om het kort te maken) :

Over de technische zijde van de werken, waarover de heer Catteau heeft gesproken, zal ik eenige punten van geschiedenis oprakelen.

Wanneer het grondbegin van die werken in den Senaat werd besproken, is er vooral kwestie geweest van het losse zand en men gewaagde van te duchten rampen. Die kwestie wordt thans niet meer gesteld. Het gevaar bestond slechts in de inbeelding.

Het losse zand is slechts in de valleien gevaarlijk; hier volstaat het de laag leem, waarop het rust, door te steken om het water te doen wegloopen en om er een goeden grond van te maken.

Voor de draineering der gronden, op dewelke later het centraal station zal oprijzen, vroegen de aannemers overdrevene prijzen; de hoogste aanbieding beliep 2,800,000 fr.; de laagste, 1,300,000 frank. Het Beheer der Spoorwegen heeft zelfs de werken uitgevoerd; zij hebben 300,000 frank gekost en de gronden zijn flink gedraineerd.

Ik meen dat de Minister deze inlichtingen zal bevestigen. Het is goed dat zij hier officieel bevestigd worden.

In de zitting van 22 Mei 1901 drukte de heer Minister Liebaert zich als volgt uit :

Sedert onze laatste zitting heeft een dagblad, dat gewoonlijk goed is ingelicht en dat ik vaak met genoegen lees, *Le XXe Siècle*, eene studie over het ontwerp der Verbinding Noord-Zuid, een ophefmakend artikel, dat door *La Chronique* wordt toegejuicht, laten verschijnen.

Dit artikel was van aard een diepen indruk te verwekken, omdat het er uitzag alsof het door een technieker, een specialist was opgesteld. 't Was maar valsche schijn, want het zal zeker geen technieker zijn, die deze enormiteit zal schrijven, dat het voldoende is dat een ontwerp van een ingenieur uitgaat, opdat het geen geloofwaardigheid zou bezitten. Inderdaad, mag men geen vertrouwen meer stellen in de ingenieurs, noch in hunne plannen, hunne metingen en hunne bestekken, noch in hunne appreciaties over den aard van den grond, over den weerstand der materialen, over de grondprijzen, enz., alsdan, Mijne Heeren, blijft er ons niets anders over dan ons, voor al die punten, te schikken naar de meening van de oningewijden, en gansch ons vertrouwen te schenken aan degenen, die er niets van kennen. Tusschen deze beide alternatieven moeten wij kiezen. Is dat ernstig? Het gepaste woord is door den heer Hubert gezegd geworden : « Ofwel zijn uwe ingenieurs bekwaam, en dan zijn zij ook waardig van uw vertrouwen, ofwel zijn ze onbekwaam, en dan moeten ze vervangen worden ».

Ik wacht nog de eerste beschuldiging van onbekwaamheid tegen de ingenieurs van het Beheer der Spoorwegen, welke men eensgezind en in alle omstandigheden erkent als bekwame, geleerde et uitstekende techniekers.

En in dezelfde zitting voegde hij er bij :

Bij de misrekeningen, welke wij hebben beleefd, zijn het Justitiepaleis en de forten van de Maas.

Zonder zijn nagedachtenis te schaden, mogen wij zeggen dat Poelaert, die de plans van het Justitiepaleis heeft opgemaakt, nog meer een kunstenaar dan een bouwmeester was. Door zijne verbeelding heeft hij zich ver van zijne oorspronkelijke plans laten leiden, en hij heeft ons met zich meegevoerd, ons en onze milloenen. (*Gelach.*)

Wat de Maasforten betreft, is er wel eene vergelijking mogelijk tusschen de kunst van den krijgsingenieur en de kunst van den spoorwegingenieur?

De krijgsingenieur is ook wel een beetje kunstenaar, een beetje verbeeldingsman, en soms een beetje diplomaat. Hij past zijn werk aan bij veronderstellingen, welke de verbeelding kan verruimen of beperken.

De spoorwegingenieur, integendeel, past zijn werk aan bij tastbare noodzakelijkheden, hij werkt op gansch positieve gegevens, waarop de verbeelding geen het minste vat heeft.

Ik vraag me dus af, wat u toelaat uit de jammerlijke misrekeningen van het Justitiepaleis en van de Maasforten te besluiten dat wij die ook zullen beleven in een zoo verschillend werk.

. . . . . .

Het door de Regeering voorgedragen ontwerp is gedurende vele jaren rijpelijk ingestudeerd door ingenieurs van eersten rang, die er zich uitsluitelijk mee bezig hebben gehouden; dit ontwerp is door alle kritieken gewikt en gewogen geworden; het is met twintig andere vergeleken geworden en, ten ware men definitief elk vertrouwen aan de techniekers wilde weigeren, mag men bevestigen dat het de ernstigste waarborgen biedt.

Ik hoop dat mijne tegensprekers me wel dit zullen toegeven, dat, indien ik de verantwoordelijkheid van die reusachtige onderneming op mij neem, ik het niet blindelings heb gedaan, zooals de heer Woeste gemeend heeft te moeten doen verstaan. Het is met kennis van zaken dat ik dit heb gedaan.

Die verantwoordelijkheid is niets in vergelijking met de crisissen en de rampen, waaraan ons eene langere onwerkzaamheid zou kunnen blootstellen.

Wijlen de heer Verhaegen, verslaggever van de Buitengewone Begrooting van 1909, verklaarde ter Kamerzitting van 27 Juli 1909 :

Men beweert, anderzijds, dat het ontwerp opzichtens de uitgaven schrikbarende ontgoochelingen biedt. Welnu, wij hebben voor ons zulke omstandige bestekken als wij er nooit tot hiertoe voor eenigerlei werk van openbaar nut hebben gehad. Men heeft ons vroeger kredieten gevraagd voor het bouwen van het Paleis des Konings, voor het bouwen van de Militaire School, voor andere openbare gebouwen, zonder ons ooit bijzonderheden te hebben verleend zooals deze, waarover wij thans betreffende de Verbinding Noord-Zuid beschikken. Ook ben ik gelukkig in de gelegenheid gesteld te zijn te verklaren, dat de nieuwe wegen, welke wij opgegaan zijn, uitstekend zijn.

De heer Fléchet. — 't Zijn donkere wegen.

De heer Verhaegen. — 't Zijn het verlichte wegen...

In het binnenste van uw hart, heeren collegas, moet gij het met ons eens zijn en u bij mij aansluiten om den wensch uit te drukken dat de Kamer voortaan voor belangrijke openbare werken geene kredieten meer zou goedkeuren, zonder eene zoo uitgebreide en zoo oprechte documentatie bekomen te hebben als deze die ons thans geboden wordt.

De heer Vandervelde. — Zeer wel!

De heer Verhaegen. — Als zulks voortaan geschiedt, dan durf ik zeggen dat wij voortaan de vernederingen en het belachelijke zullen vermijden, welke aan onze stemmingen kleven, wanneer wij verplicht zijn onze eerste kredieten te verviervoudigen, zooals dit het geval gaat zijn met het paleis des Konings.

De heer Vandervelde. — Zeer wel!

De heer Verhaegen. — Had men ons vooraf verwittigd dat het paleis des Konings in slechten staat verkeerde en dat er voor zijne herbouwing 14 of 15 millioen noodig zouden zijn, dan zouden wij in onze vaderlandsliefde de noodige beslistheid hebben gevonden om het symbool van het Belgisch koningschap in goeden staat te herbouwen en om de noodige kredieten te verleenen.

De heer Vandervelde. — De Koning moest maar zelf zijn paleis onderhouden, zooals hij er trouwens de verplichting van draagt.

De heer Verhaegen. — Maar de bouwmeester heeft ons niets gezegd; hij heeft

ons maar 3,500,000 frank gevraagd. Dergelijke ontgoochelingen hebben wij ook met de Militaire School ondervonden, en, voor veertig jaren, met het Justitiepaleis van Brussel. Ik herinner me — ik was toen jong — dat men eene uitgave van 4 millioen frank had aangekondigd. Men heeft 50 millioen frank uitgegeven!

Mijne Heeren, aan dat alles moet een eind worden gemaakt. Indien wij er op gesteld blijven de verschillende ministerieele departementen, die van ons voor openbare werken kredieten vragen, te verzoeken ons zulke volledige en juiste inlichtingen en bestekken te bezorgen, als deze welke ons thans de Minister van Spoorwegen voorlegt, dan zullen we geen onaangename verrassingen meer beleven. Dat is mijne overtuiging De heeren Hambursin, Fléchet en hunne collegas, die me daar straks onderbraken, moeten met mij erkennen dat wij nooit zoo flink gedocumenteerd zijn geweest.

Ongetwijfeld kunnen er in de toekomst nog verrassingen en vergissingen gebeuren, maar ten minste zullen we dan ons zelf niet moeten verwijten dat wij iets hebben verwaarloosd om vooraf juiste gegevens te bezitten over de juiste uitgave, welke de Verbinding Noord-Zuid zal vergen.

De heer Bertrand. — Die rekening is inderdaad een meesterstuk.

En op 11 Maart 1911 drong de heer Verhaegen, die, vergeten wij het niet, zelf ingenieur was, als volgt aan :

Het bouwen van de viaducten en van den tunnel, de uitbreiding van de stations, dat is voor onze ingenieurs de eenvoudigheid zelve. De Staatsingenieurs, gelooft mij vrij, zijn bekwaam om een ernstig bestek op te maken.

Ook heb ik, wat mij betreft, vertrouwen in de cijfers welke zij hebben opgemaakt en ik geloof niet dat de Verbinding meer zal kosten dan de aangekondigde 56 millioen.

De heer Fléchet. — Voor de Militaire School had men ook een ernstig bestek opgemaakt en de uitgave is verdrievoudigd geweest!

De heer de Limburg-Stirum. — Men heeft de werken aanzienlijk uitgebreid.

De heer Verhaegen. — Gij zoudt ook kunnen wijzen op het paleis des Konings, waarvan het bestek verviervoudigd is geworden, op het Justitiepaleis van Brussel, waarvan het bestek vertienvoudigd is geworden. Waarom zijn die misrekeningen geschied? Omdat men zonder vaste plans en dikwijls zonder bestek is vertrokken.

De heer Furnémont. — Ziedaar de reden.

De heer Verhaegen. — Men is dikwijls wat in den blinde vertrokken. Maar thans is er van dergelijke lichtzinnigheid geen spraak. Ik herhaal dat wij hier meer uitgebreide, meer juiste en meer volledige plans en rekeningen voor ons hebben, dan deze welke men ons tot hiertoe heeft voorgelegd.

Wat mij betreft meen ik ook dat men op geenerlei wijze de aangekondigde werken mag vertragen en dat het past te wachten om het Beheer der Spoorwegen aan 't werk te zien. Zijne eer staat op het spel door het akkoord dat het Parlement in 1909 met het beheer heeft gesloten, met het de algeheelheid van de gevraagde kredieten toe te staan, en met zich op dit beheer te steunen voor de kosten en ook voor den datum van voltooiing der werken.

Ik ben van oordeel dat wij dezen keer vertrouwen mogen hebben. Moest dit vertrouwen te leur gesteld worden, dan vrees ik sterk dat het aanzien en de eer van het Bestuur der Spoorwegen in dit avontuur deerlijk schipbreuk zouden lijden.

Maar dat zal niet gebeuren, want de berekeningen zijn zeer ernstig en zeer openhartig opgemaakt.

De heer Kamiel Huysmans, na in de zitting van 14 Maart 1911 de beoordeelingen van den heer Verhaegen gesteund te hebben, besloot als volgt :

Mijne Heeren, ik ben volstrekt geen vurig bewonderaar van al wat het Bestuur verricht. Het ongeluk wil dat de politiek een te groote werking op ons Bestuur uitoe-

fent, en dit laatste vraagt enkel dat er paal en perk aan dien schadelijken invloed wordt gesteld. Maar, wij hebben het voordeel uitstekende ambtenaars te hebben die, voor mindere loonen dan deze welke men in de private nijverheid betaalt, hunne beste werkzaamheid tot het algemeen welzijn besteden. Deze mannen, die talentvolle techniekers zijn, en die het besef van hunne waardigheid hoog dragen, verdienen wat beters dan spotternij en goedkoope beschuldigingen zonder grond en bijzonder zonder edelmoedigheid.

In zijne redevoering van 15 Maart 1911 heeft de heer Minister de Broqueville eens te meer, en in de volgende bewoordingen, de ingenieurs van zijn departement van de verdachtmakingen, waarvan zij zoo dikwijls het voorwerp waren, vrij gepleit.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen.* — Men heeft hier gisteren, en ook in andere vergaderingen, gezegd dat de misrekeningen in het Departement van Spoorwegen de algemeene regel uitmaken.

De heer Janson. — 't Is de heer Coppieters, die dat gezegd heeft.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen.* — Ik twijfel er aan of dit wel zijn inzicht is geweest, want om dit te zeggen heeft men zich op een heele reeks werken, uitgevoerd door het Departement van Openbare Werken, en niet door het Departement van Spoorwegen, gesteund.

De heer Lemonnier. — Het station van Antwerpen moet wel misrekeningen hebben opgeleverd.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen.* — Ik bezit de cijfers van die werken niet. Ik spreek van deze welke men opgesomd heeft.

En, steunende op het voorbeeld van de aangehaalde openbare werken, waaraan de spoorwegen vreemd zijn, heeft men getracht te doen gelooven dat het dezelfde ingenieurs zouden zijn, — deze die gelast geweest zijn met de havenwerken van Oostende en van Antwerpen, — die de Verbinding zouden maken.

Eene stem links : En de dwaasheid van het station van Antwerpen?

De heer Verhaegen. — Het station van Antwerpen is eene gewilde dwaasheid geweest : dat is geene misrekening.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posten en Telegrafen.* — Ik ga u een treffend voorbeeld geven van de wijze op dewelke de vooruitzichten zijn gegrond, niet voor de aangehaalde en ons vreemd zijnde werken, ik herhaal het, maar voor de door onze ingenieurs uitgevoerde werken : 't is dit van het Tour- en Taxis-station. Dit werk werd uitgevoerd in het grootste mengelmoes van gronden, welke men uitdenken kan, grootendeels moeras- en veengrond, elders slijk- en zandgrond en tevens lossen grond. Ter oorzake van den aard der gronden moesten zeer groote moeilijkheden overwonnen worden, evenals wij er in de werken van de Verbinding zullen te overwinnen hebben.

Welnu, van af de eerste studies en voor elke ten uitvoerlegging was dit werk geschat geworden op de som van 14 millioen, en het kost heel juist 15 millioen 700,000 frank.

Het werd aan de exploitatie geleverd op den datum, welke voor den aanvang van de werken was vastgesteld geworden. En dat is, naar ik meen, het volledigste en het jongste werk dat we hebben uitgevoerd. Ik voeg er eene bijzonderheid bij, welke de Kamer zeker zal aanbelangen. De ingenieur, die de schattingen heeft gedaan, die het werk heeft bestuurd, is juist de heer Bruneel, die met het werk van de Verbinding belast is.

De heer Kamiel Huysmans heeft gisteren zeer terecht de ambtenaars van het Departement van Spoorwegen gewroken over de kwaadwilligheden — ik wil niet te streng zijn — welke men hun in sommige middens ten laste legt.

Onder het publiek is het doorgaans met vooringenomenheid dat men altijd het Beheer beschuldigt. Men geloofde waarlijk dat onze ingenieurs maar een doel beoogen : het land bedriegen. Ik bevestig u dat wij al het mogelijke doen om u de meest volledige en juiste inlichtingen te bezorgen en dat niemand erger dan wij getroffen is, wanneer eene vergissing voordoet. Maar ziet! men verzwijgt wat goed is, en bij de minste misrekening verklaart men dat deze de algemeene regel is. Is dat rechtvaardig?

De heer Minister van Financies Theunis, zegde het reeds te voren :

« De Staatsambtenaars zijn veel beter dan de reputatie, welke hen door sommige leden wordt toegeschreven.

Maar, volgens nieuwe zeden en mentaliteit zonder voorgaande, is het thans het Departement zelf die niet aarzelt, in de meening beter zijne stelling te dienen, het discrediet op heel zijn personeel te werpen. »

Vernietigt de drang tot bestrijding der Verbinding dan elk rechtvaardigheidsgevoel?

Want de schattingen, op de welke de Regeering thans zelf stelselmatig den twijfel werpt, zijn niet het werk van een afzonderlijken ambtenaar, noch zijn zonder toezicht van de hoofden van het Spoorwegbestuur aangenomen. Die schatting is, volgens de verklaring van den heer de Broqueville, onderworpen geworden aan eene strenge bespreking in de Commissie van 1901, samengesteld, wij herinneren het nog, uit 19 leden, bij wie al de leden van den Hoogeren Spoorwegraad, de beheerders van de drie groote diensten en hunne eerste adjunkten.

Naar aanleiding van die bespreking, werd aan de Commissie volgende vraag gesteld :

Moeten de schattingen over dit ontwerp beschouwd worden als gesteund op voldoend zekere gronden, opdat men al de vereischbare waarborgen van juistheid in de werken van dien omvang kunne hebben?

En het antwoord was : *ja*, met eenparigheid.

* * *

In de Kamerzitting van 1 Juli 1920 leverde Minister Poullet hetzelfde betoog.

Na een heele reeks door het Spoorwegbeheer kort voor den oorlog uitgevoerde werken, welke tot vergelijkingspunten kunnen dienen, te hebben aangehaald, besloot hij als volgt :

Ik stop hier de lijst van die vergelijkingen; maar ik meen uit die opsomming te mogen besluiten, dat de in dit door mij bedoeld parlementair document aangehaalde ramingen, opgemaakt zijn met al de mogelijke oprechtheid, en dat er, onder het opzicht van de waarden 1914, geen enkele ernstige ontgoocheling is te vreezen. In de som van 29 millioen zijn overigens meer dan 10 t. h. onvoorziene uitgaven begrepen.

Ik besluit uit die gezamenlijke opmerkingen dat zij, die zich inbeelden dat men, met van de Verbinding af te zien, besparingen kan doen en uitgaven kan vermijden, het verkeerd voor hebben.

Den 4n Augustus 1920 verklaarde Minister Poullet verder in den Senaat :

In dit opzicht herinner ik den Senaat eraan, dat de door mij bedoelde commissie-werkzaamheden en het onderzoek met debat van de verschillende ontwerpen tot verruiming

en verbetering der Noord- en Zuidstations, het voorwerp van eene parlementaire documentatie zonder voorgaande in onze annalen heeft uitgemaakt. Tot staving van de voor de Verbinding Noord-Zuid aangevraagde kredieten, heeft de heer Helleputte in 1909 ter Kamer eene Memorie van Toelichting neergelegd, in dewelke al de voorgaanden werden aangehaald, en al de voor- en nadeelen der ontworpen werken en der verschillende voorgestelde combinaties, met de verslagen der Commissie aan de hand, werden besproken. Ik mag zeggen dat het Parlement voor werken van openbaar nut, nooit meer bijzonderheden, meer juistheid, en meer inlichtingen, welke het kunnen toelaten met ware kennis van zaken uitspraak te doen, heeft bekomen.

Wanneer ik me heb uitgesproken voor de voortzetting van de Verbinding, mag ik u de verzekering bieden, dat ik het niet anders heb gedaan dan doordrongen van de op mij wegende verantwoordelijkheid en na grondige studie.

Gansch bijzonder heb ik willen nazien of de schattingen omtrent de uitgaven oprecht en ernstig waren opgemaakt. Bij de overlezing van het document van 1909 heeft me een feit getroffen, 't is dat de inlichtingen, welke het verschafte, op eene reeds van 1903 en van later dagteekenende studies gesteund waren.

Ik heb me afgevraagd of de schattingen van 1903 nog met deze van 1914 overeenstemden. In 1903 voorzag men zooveel voor den tunnel, zooveel voor de opruimings- en aanhoogingswerken, zooveel voor de metaalwerken, viaducten, enz. Heeft de ondervinding in die tijdruimte, tusschen 1903, jaar in hetwelk het dokument werd opgesteld, en 1914, bewezen dat de ramingen juist en ernstig waren; werden zij niet tegengesproken door de openbare werken die in tien jarentijds bij de spoorwegen waren uitgevoerd? Ik heb dus het Beheer verzocht de schattingen van 1903 in al hunne bijzonderheden met de sedert dien datum in zake van gelijkaardige verwezenlijkte werken te vergelijken, en ik heb aan de Kamer kennis gegeven van den uitslag dezer vergelijking. Daaruit blijkt dat voor al de in het land uitgevoerde werken (en er zijn er in dien aard voor honderden millioenen uitgevoerd) over 't algemeen de werkelijkheid altijd beneden de in het parlementair document aangeduide ramingen was gebleven.

De ramingen waren dus opgemaakt met het oprecht verlangen aan de Kamer niet de minimum-uitgave, maar veeleer een maximum, te doen kennen. Tot in 1914 heeft de ondervinding bewezen dat de aan het Parlement verstrekte cijfers oprecht waren. Ik veroorloof me onze Collegas van den Senaat naar de door mij in de Kamer uitgesproken redevoering te verwijzen : ik heb er 't bijzonder gewezen op een reeks werken, voor dewelke de kosten per vierkante meter of per kubiek meter (naar gelang deze werken per vierkante meter of per kubiek meter waren berekend) beneden de schattingen van de voor de Verbinding voorziene gelijkaardige werken waren gebleven. De feiten hebben dus de bevestigingen van de documenten van 1903 en van 1909 bewaarheid.

De tegestanders van de Verbinding moeten nu bewijzen dat de heer Neujean, Minister van Spoorwegen, gelijk heeft tegen zijn onmiddellijken voorganger heer Poullet, Minister van Spoorwegen.

* * *

Maar, voor wat de Verbinding zelf betreft, wijst de Memorie van Toelichting er op, dat de aan te koopen gebouwen in het bestek zijn ingeschreven voor eene som van 27 millioen frank, en dat er aan den vooroorlogschen prijs 82 millioen frank betaald zijn geweest.

Zij geeft nochtans toe dat van die som 20 millioen moet worden afgetrokken, eenerzijds voor gebouwen, welke wel niet noodzakelijk waren, maar welker aankoop toch belang kon opleveren, zooals in de Putterij, en anderzijds, omdat men

heele gebouwen had aangekocht, terwijl men voor een deel huizen slechts den aankoop van den ondergrond, voor het boren van den tunnel, had voorzien. Het met de 27 millioen frank te vergelijken cijfer zou aldus 62 millioen frank zijn, zegt de Memorie van Toelichting.

* * *

De redenen, om dewelke de Staat grootere sommen dan deze welke in het oorspronkelijk bestek ingeschreven waren, heeft moeten betalen, worden in de Memorie van Toelichting in vier regels samengevat.

De Memorie raakt dus maar even de menigvuldige oorzaken aan, welke de verhooging van de door den Staat betaalde sommen voor gevolg hebben gehad. Deze beknopte uitleg kan niet anders dan den lezer de slotopinie te laten, dat er in de schattingen zware vergissing is begaan. Zulks wordt trouwens bevestigd in den slotzin van de alinea « Oordeelt daaruit hoever de schattingen voor het laatste vijfde van de aangekochte gebouwen zijn overtroffen geweest. »

De belangrijkheid van de betrokken sommen hadde voorzeker gevergd dat er omtrent de menigvuldige oorzaken, welke de uitgaveverhooging voor den grondenaankoop hebben verwekt, eene volledige uiteenzetting werd gegeven.

Er zijn inderdaad andere oorzaken dat de twee zeer verkorte beschouwingen, welke de Memorie van Toelichting nauwelijks aanraakt.

Het op het schattingsbestek gebrachte cijfer 27 millioen is inderdaad overtroffen geworden, niet uit oorzake van twee onstandigheden, zooals de Memorie van Toelichting laat veronderstellen, maar in werkelijkheid om vier bijzondere oorzaken :

a) Wanneer het bestek van 56 milloen werd opgemaakt, bevatte het Verbindingsontwerp het bouwen van een centraal station midden in de wijk der Putterij. De aankoopen van gronden waren enkel binnen die wijk te doen, en betroffen voor bijna de algeheelheid slechts kleine handelshuizen en tal van werkmanswoningen. De waarde van deze vervallen huizen was klein en 't was maar in sommige gevallen dat er, boven de hoofdwaarde, nog bijkomende vergoedingen voor handelsschade of dergelijke moesten worden betaald.

De later met de stad Brussel gesloten Conventie van 9 April 1903 heeft den toestand gansch gewijzigd. In plaats van zich bij de voor de Verbinding en de centraalhalte stipt noodzakelijke aankoopingen te bepalen, heeft de Conventie den Staat de uitgave opgelegd, voort te spruiten uit de onteigeningen per zône, uit tevoeren door de stad Brussel, en welke zich buiten den voor de Verbinding noodigen perimeter uitstrekte tot bijna de algeheelheid van den tusschen de Loxum- en Cantersteenstraten, den Magdalenasteenweg en de Bergstraat begrepen grooten vierhoek. In plaats van slechts de van geringe waarde zijnde kern te nemen, moest men voortaan heel den omtrek nemen. In tegenstelling met de kern had deze omtrek eene ontzaglijke waarde, want hij was voor bijna de geheelheid samengesteld uit zeer bloeiende handelshuizen, onder andere langsheen de Bergstraat, den Magdalenasteenweg en de Loxumstraat. Die onteigeningen betroffen niet alleen eene veel ruimere oppervlakte; maar de

eenheidsprijs, welke in de eerste plans bescheiden was, bereikte fantastische verhoudingen.

Een bepaald handelshuis kostte den Staat, alle vergoedingen inbegrepen, bij de 5,000 frank per vierkante meter. Niet alleen was de werkelijke waarde van de huizen aanzienlijk, maar de bijkomende vergoedingen voor handelsschade bereikten dikwijls buitengewoon hooge cijfers, ter oorzake van de belangrijkheid en van den bloei van de daarin ingerichte handelszaken.

b) Eene tweede beschouwing, welke, niet de werkelijke uitgave, maar de betaling heeft opgejaagd, is het door de ondervinding door de Staatsbelangen onontbeerlijk erkende stelsel van de onteigeningen voor de tunnelgedeelten onder bebouwde eigendommen, welke aan de oppervlakte konden behouden blijven.

In de eerste ramingen werd voor de in ondergrond uit te voeren onteigeningen eene bepaalde fractie van de totale waarde van het vast goed in rekening gebracht.

Maar de rechtspraak welke in zake onteigeningen in ondergrond van kracht wilde worden, deed erkennen dat het voor de volle vrijwaring der staatsgelden noodzakelijk was geheel het vast goed aan te koopen, mits na de ten uitvoerlegging der werken het vast goed met de dienstbaarheid van den onderloopenden tunnel voort te verkoopen.

Met aldus eigenaar te worden van de totaliteit van een vast goed, onder een deel slechts van hetwelk de tunnel moet loopen, heeft de Staat eene veel grootere oppervlakte vaste goederen dan bij noodig had aangekocht. De opbrengst van den voortverkoop dezer deels door de tunneldienstbaarheid belaste vaste goederen zal aanzienlijk zijn, want die voortverkoop slaat op reusachtige oppervlakten nog bebouwde vaste goederen.

c) De bouw van het Paleis der Schoone Kunsten volgens het ontwerp van den architect Maquet, strekte zich uit tot op de plaats van de tegenwoordige Keizersstraat en bracht tevens de verplichting mede deze achteruit te trekken en eene grootere breedte te bezorgen.

Met de stad Brussel, eigenares van de Keizersstraat, werd eene nieuwe conventie gesloten, welke al de voor die achteruittrekking en die verbreeding te besteden uitgaven ten laste van den Staat legt.

Het spreekt van zelf dat dit werk geenszins de Verbinding betreft, want al moest het in de nabijheid van de Verbinding ten uitvoer worden gebracht, geschiedde dit toch, volgens de plans van den heer Maquet, buiten haar perimeter. (Het ontwerp van deze straat is heel verschillend met dit, voorkomende op plan II dat bij het nieuw ontwerp van overeenkomst met de stad Brussel is gevoegd.) Niettemin werd de voor de onteigeningen op heel de lengte der Keizersstraat langs de Groote Harmonie te besteden uitgave ten laste van de kredieten Verbinding gelegd.

Wij willen de toen getroffen beslissing niet beknibbelen, maar het is noodig vast te stellen, dat daaruit voor de Begrooting van de Verbinding een aanzienlijke natuurlijk niet voorziene last sproot, vermits hij in niets, noch rechtstreeks noch onrechtstreeks, een gevolg van de Verbinding is. Het is de ontworpen bouw van het Paleis der Schoone Kunsten alleen die hem heeft opgedrongen.

Ditmaal nog betroffen de onteigeningen in de Keizerstraat zeer bloeiende handelshuizen, en hebben zij bijgevolg tot zeer belangrijke uitgaven in hoofdwaarde en in bijkomende vergoedingen aanleiding gegeven.

d) Uit het verslag van onzen betreurden collega, wijlen heer Verhaegen, over de Buitengewone Begrooting van 1909 weet de Kamer nog, dat er met het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Sint-Joost-ten-Oode onderhandelingen werden gevoerd, om het aanleggen van eene nieuwe straat, van de Rogierplaats naar de Sinte-Mariakerk, te vergemakkelijken.

En ofschoon de definitieve Overeenkomst, welke de gemeente bereid was te aanvaarden, tot hiertoe bij ons weten door geen der partijen werd geteekend, heeft de Staat niettemin van dit oogenblik af, ten einde de werken van de Verbinding niet te hinderen, het noodige gedaan in 't vooruitzicht van hare verwezenlijking.

't Is aldus dat hij zich de bijgevoegde aankoopingen van tal van in de Brabantstraat door hotels, koffiehuizen en handelshuizen bebouwde vaste goederen heeft opgelegd, aankoopingen welke in hoofdwaarde en in bijkomende vergoedingen tot aanzienlijke uitgaven aanleiding hebben gegeven.

* * *

Wij meenen dat, bij het geven van die uitleggingen, enkele bijzonderheden en vooral nauwkeurigheid pasten, in eene zaak van zulk hoog belang, waarbij men in de Memorie van Toelichting niet heeft geaarzeld om, tot staving zijner stelling, de gedane schattingen in twijfel te trekken.

* * *

Wat de Verbinding zelve betreft, leest men in het document van 1909 (blz. 75), dat meer dan vier vijfden als getal van de vereischte vaste goederen bij het openbaar domein waren gevoegd en dat de koopprijs de vooruitzichten der ramingen niet overtrof, hetgeen juist is.

Welnu, aldus gelezen is de aanhaling volkomen onjuist.

De toelichtende nota van 1909 heeft geenszins gezegd dat, voor meer dan vier vijfden, in getal, van de noodige onroerende goederen, de *aankoopprijs* niet hooger liep dan bij de raming was voorzien.

De nota van 1909 verklaart dat de *eenheidsprijs van aankoop* niet hooger loopt dan bij de raming is voorzien, wat heel iets anders zegt dan de door de Memorie verdraaide tekst.

Die juiste eenheidsprijs, van toepassing zijnde op veel grootere oppervlakten, heeft in de zelfde mate verhoogde *aankoopprijzen* gegeven, zoowel voor de eerste vier vijfden als voor het laatste.

Opdat de Kamer zich een juist denkbeeld over de zaak kunne vormen, hebben wij het nuttig geacht, onderstaand uittreksel uit de nota van 1909 woordelijke over te nemen :

Tot op den dag van heden zijn ruim 800, of ruim vier vijfde van die eigendommen, bij het openbaar domein ingelijfd.

De uitslag van die aankoopen toont aan, dat de kosten, in de raming van 56 millioen frank, juist voorzien werden. Voor het gezamenlijke van die aankoopen, en alhoewel de Staat eigendommen van groote waarde in hun geheel heeft aangekocht, waarvan

slechts een gedeelte noodig ware geweest, eigendommen waarvan het meest waardige gedeelte weder verkocht kan worden na de uitvoering der werken, *loopt de eenheidsprijs van aankoop niet hooger dan bij de raming is voorzien.*

Dit bewijst de juistheid van de raming, en hiermede vervalt een der bezwaren, vaak daartegen aangevoerd.

De woorden « loopt de eenheidsprijs van aankoop niet hooger dan bij de raming is voorzien » zijn in de nota van 1909 *cursief* gedrukt. *Om er den verdraaiden tekst van de Memorie van te maken was meer dan onachtzaamheid noodig.*

Het moet grootelijks verwondering baren dat de Memorie van Toelichting beweert dat het *juist is* dat voor de vier vijfden der aangekochte onroerende goederen « de aankoopprijs niet hooger liep dan bij de raming was voorzien. »

Dit is, integendeel, *volkomen onjuist*, want evenals voor het laatste vijfde van de aangekochte onroerende goederen, liepen de aankoopprijzen hooger dan bij de raming was voorzien, en wel in dezelfde mate dat de aankoopen betrekking hadden op een grootere oppervlakte of grootere gedeelten van vaste goederen, wat de hoogte betreft.

Deze onjuiste bewering van de Memorie van Toelichting is slechts hierdoor te verklaren dat zij gelegendheid verschaft tot de einduitroeping : « Gij kunt begrijpen hoeveel de aankoopprijs van het laatste vijfde der aangekochte onroerende goederen hooger liep dan wat bij de raming voorzien werd ! ».

Wie zal men kunnen doen gelooven dat een raming, welke zoo juist is gebleven voor vier vijfden van de aan te koopen onroerende goederen, ineens zoo schromelijk onjuist is geworden voor het laatste vijfde.

Niemand zal dit aannemen.

De waarheid is heel anders!

Indien het bedrag van de door den Staat uitgegeven sommen 82 millioen frank beloopt in plaats van 27 millioen, dan is het omdat naderhand, om de talrijke redenen welke wij hierboven hebben uiteengezet, de oppervlakte van de te onteigenen gronden en hunne waarde in ontzagelijke verhouding zijn gestegen, ter oorzake van de lasten welke de Staat op zich heeft genomen, ten grooten bate van de gemeenten, op grond van de beide met de stad Brussel gesloten overeenkomsten en van de met de gemeente Sint-Joost-ten-Oode gevoerde onderhandelingen.

* * *

Om een denkbeeld te geven hoe buitengewoon aanzijnlijk de aldus gedane aankoopen geweest zijn, boven diegene noodig voor de Verbinding, zal het volstaan de twee cijfers aan te halen welke het Departement zelf heeft gegeven in zijn antwoord op de vraag n° 16, gesteld door de Middenafdeeling, wat betreft de oppervlakte der weder te verkoopen gronden, in de onderstelling dat de Verbinding zou worden uitgevoerd : 19,000 en 25,000, zegge in het geheel 44,800 vierkante meter. Zijn die gronden niet overbodig?

Verder zullen wij zien wat men denken moet over de waarde van 42 millioen 100,000 frank, welke het Departement hun toeschrijft.

Zelfs al was dit juist, zou de begane dwaling nog slechts 82,000,000 — (27,000,000 + 42,100,000) of 13 millioen bedragen, in plaats van 35 millioen zooals de Memorie van Toelichting aangeeft.

Wij zullen verder aantoonen dat zelfs die raming van 42,100,000 frank ver beneden de werkelijke waarde geschat is.

* * *

In tegenstelling met wat beweerd wordt in de Memorie van Toelichting, waren de eerste ramingen dus niet onjuist. Om redenen van verschillenden aard werden de aan te koopen gronden aanzienlijk uitgebreid om voldoening te schenken aan de eischen der stad Brussel en der gemeente Sint-Joost-ten-Oode, en anderzijds, werd een bijzondere methode aangewend tot het aankoopen van onroerende goederen, onder dewelke de Verbinding moest gegraven worden.

Uit dien hoofde heeft de Staat eene *tijdelijke uitgave* op zich genomen, die aanzienlijk meer bedroeg dan bij het eerste ontwerp werd geraamd, maar op die uitgave dienen de talrijke millioenen in mindering gebracht, op te brengen door den wederverkoop der gronden. Dat is dus geen eigenlijke uitgave, doch slechts een voorschot.

Niets rechtvaardigt dus de beschuldiging, als zouden de ramingen onjuist geweest zijn, welke de Memorie van Toelichting niet geaarzeld heeft uit te brengen tegen de ambtenaren, die de ramingen hebben opgemaakt en tegen hoogere ambtenaren die de juistheid ervan hebben nagegaan en eenparig hebben bevestigd dat zij al de waarborgen van nauwkeurigheid boden, welke men voor werken van zulk een aanvang kan eischen.

* * *

De Memorie van Toelichting behandelt vervolgens de bijkomstige uitgaven in een hoofdstuk dat voornamelijk den heer Helleputte aanbelangt, want bedoelde uitgaven zijn het gevolg van eene beslissing welke hij heeft genomen toen hij aan het hoofd stond van het Departement van Spoorwegen.

Het bedrag der uitgaven tusschen de Brigittinenstraat en den gevel der Zuidstatie, geraamd op 2,735,000 frank, zou tot 5,842,000 frank opgevoerd worden, tegen de vooroorlogsche prijzen.

Deze vermeerdering van uitgaven van ongeveer 3 millioen, is te wijten aan het karakter dat hij willen geven heeft aan de viaduct op de Grondwetplaats en aan de oprichting, onder verschillende deelen van dit baanvak, van ruime en schoone winkellokalen.

Wij zullen aan de Kamer in herinnering brengen wat de heer Helleputte verklaard heeft ter vergadering van 27 Juli 1909, ter beantwoording aan den heer Delporte die zijne onrust uitdrukte voor de gevolgen welke, voor de fraaiheid van de gemeente Sint-Gillis, zouden voortspruiten uit het bouwen, op de Grondwetplaats, van eene aanaarding tusschen steunmuren, die, beweerde hij, een ware omwalling zouden hebben gevormd.

De heer Helleputte heeft het geacht lid ten volle gerust gesteld, want toen reeds had hij de inrichtingswijze voorzien, welke hij sindsdien heeft verwezenlijkt.

In plaats van eene aanaarding tusschen twee volle muren heeft hij een reeks winkellokalen laten maken, die aan de voorheen sombere, doodsche en verlaten Grondwetplaats licht en leven zouden bijzetten.

Op andere punten van het plan, op den hoek der Rogier Vander Weydenstraat en der Huivettersstraat, op den hoek derzelfde Huivettersstraat en der Brigittinenstraat, waar het spoor aan den openbaren weg grenst, waren evenzoo blinde steunmuren voorzien. Hij heeft er, in plaats daarvan, gevels met winkellokalen en groote uitstalramen laten oprichten, die de doortrokken wijk allen zouden verfraaien.

Waar de Memorie van Toelichting er groote zorg aan wijdt, om de daaruit voortspruitende bijkomstige uitgave in het daglicht te stellen, laat zij daarentegen in het duister de inkomsten welke de Staat uit die inrichtingen trekken zal.

Als wij ons goed herinneren, zullen er aldus, tusschen de Zuidstatie en de Brigitinnenstraat, 25 of 26 groote uitstekend ingerichte magazijnen zijn met een zeer aanzienlijk voorkomen en eene oppervlakte die schommelt tusschen 150, 300, 400 vierkante meter en meer zelfs, voor sommige onder hen.

De 18 magazijnen opgericht op de Grondwetplaats en de Zuidlaan zullen zich middenin de drukke wijk rondom de Zuidstatie bevinden en het lijdt geen twijfel of zij zullen een grooten bijval genieten.

Die van de Huivettersstraat, gelegen langsheen een zeer drukke, op handelsgebied zeer bedrijvige baan, hebben niet veel minder kans op welslagen dan die op de Grondwetplaats. Daar zij voorzien zijn van ruime aanhoorigheden, zijn zi goed geschikt om zeer aanzienlijke voorraad-magazijnen te vormen.

Het is niet overdreven den huurprijs van dergelijke magazijnen, die ruim ingericht zijn en beschikken over uitgestrekte uitstalramen, thans te schatten op een bedrag van 5,000 frank, zegge een globale opbrengst van 125,000 frank, terwijl de intrest der boven het voorziene bedrag belegde sommen slechts 95,000 frank beloopt.

Het aldus gedane werk, dat een zeer merkbare verbetering is van de oorspronkelijke ontwerpen, is dan tegelijk, op financieel gebied, een uitstekende onderneming.

* * *

De Memorie van Toelichting vindt als besluit slechts deze vraag : « Maar is het zeker dat het huidig programma niet opnieuw ernstig zal gewijzigd worden? » Welke vraag men had kunnen stellen naar aanleiding van ieder ander ontwerp, waarvan het gevolg zou zijn dat men nooit tot een beslissing moet overgaan aangezien men, ten slotte, steeds verplicht kan zijn gemaakte ontwerpen naderhand te wijzigen.

Vraag die men al zoo goed, en met des te meer reden zelfs, had kunnen stellen aan de voorstanders der niet doorloopende staties, als aan de voorstanders der Verbinding.

En kan men, op het punt waar de studiën thans gekomen zijn, beweren dat de ontwerpen, zooals zij zijn opgevat, geen wijzigingen meer zullen ondergaan?

* * *

Waar de Memorie van Toelichting hare opsomming eindigt van de zoogezegde dwalingen in de eerste ramingen, zegt zij eindelijk dat de gebouwen der Middenstopplaats geraamd waren op 2,300,000 frank en dat het Beheer sedert 1913 een eerste toevoeging voorstelde welke eene uitgave van 1,500,000 frank zou medegebracht hebben.

Om een onderzoek naar dit punt mogelijk te maken, had de Memorie van Toelichting ons moeten zeggen welke toevoeging zij bedoelt. Het geldt trouwens maar — de Memorie stelt het vast — een louter voorstel waarover blijkbaar geen beslissing gevallen is.

Wij veronderstellen nochtans dat het hier een wensch geldt, waarvan spraak geweest is zoowat vijftien jaar geleden reeds en waaraan het te dien tijde onmogelijk was voldoening te schenken : het oprichten van standplaatsen voor de openbare voertuigen bij de aankomst. Sindsdien, rond 1913 namelijk, heeft het Brusselsch Gemeentebestuur er uit eigen beweging van afgezien de Handelsbeurs op te richten, welke zij op grond van de Overeenkomst van 1903 gemachtigd was op te richten boven het zuidelijk uiteinde der centrale stopplaats.

De afschaffing van die inrichting, welke het uiteinde der centrale stopplaats bevrijdt van elk overbodig bijgebouw, maakt het thans mogelijk in bedoelde standplaats voor voertuigen te voorzien.

Het geldt nu dus geen onbezonnen werk, geen misrekening, maar een inrichting die eertijds onmogelijk was en thans, wegens de omstandigheden, kan verwezenlijkt worden.

Het ware zeer belangwekkend te vernemen of in de som van 1,500,000 frank, voor die uitgave aangeduid, de waarde niet begrepen is van de door de voertuigen-standplaats in te nemen plaats, onbeschikbaar geworden voor den verkoop, en welke de totaal oppervlakte die boven den tunnel weder verkocht moet worden, zegge 25,000 vierkant meter, waarschijnlijk reeds niet meer in rekening brengt. Het ware, in dat geval, een overbodige herhaling.

* * *

Zoo de Memorie van Toelichting het voorstel van uitbreiding der inrichtingen van de centrale stopplaats op den voorgrond brengt, vergeet zij daarentegen te zeggen, dat de eerste raming betrekking had op een middenstatie met 10 sporen, terwijl er in 1903 reeds beslist werd haar terug te brengen tot 8 sporen slechts. Daar diende nochtans een vrij aanzienlijk bedrag in minderheid gebracht.

Met een wezenlijk welgevallen wijdt de Memorie van Toelichting uit over alle uitbreiding van de oorspronkelijke ontwerpen, maar zij laat zorgvuldig na er op te wijzen dat de verminderingen, welke sedert lang op de eerste voorstellen werden voorzien, voor gevolg zullen hebben de eerste bestekken op merkbare wijze in te krimpen.

Van deze inkrimpingen mag men niet onwetend blijven. De nota van 1909 heeft er uitdrukkelijk op gewezen.

Zij luidt :

In die som (1) is ongeveer 3,000,000 frank opgenomen voor onvoorziene kosten, dus ruim 5 t. h. van de algeheele kosten, dan als de cijfers die redelijkerwijze tot vergelijking konden dienen, reeds aanzienlijk verhoogd werden.

Bij de studiën tot uitvoering is het moeilijk gebleken de eerste voorzieningen merkelijk te verminderen.

Zoo moesten te Brussel (Zuid), volgens de eerste ontwerpen, al de bestaande inrichtingen afgebroken worden, onder andere het ontvanggebouw langs de Fonsny-laan met het ruim afdak voor koetsen.

Uit eene nieuwe studie is het mogelijk gebleken die belangrijke bouwwerken te behouden en, derhalve, de oppervlakte van de nieuw op te richten gebouwen in gelijke verhouding te verminderen.

Ten andere heeft het Beheer, op grond van sedert eenige jaren opgedane ervaring, afgezien van ruime, zeer kostbare overdekte statiën, die overigens op sommige plaatsen, door hare grootte, de naburige gebouwen als 't ware verpletteren, en soms het uitzicht schaden van de openbare plaatsen en van de straten, waarlangs zij staan.

In de jongste bouwwerken heeft het Spoorwegdepartement vrijstaande afdaken gezet als die te Gent (Zuid), waarover het publiek zeer tevreden is.

Derhalve zullen de groote overdekte statiën, in het bestek voorzien voor Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) met een algeheele uitgave van 3,598,000 frank, vervangen worden door vrijstaande afdaken boven de trottoirs met de noodige open ruimte tot verdrijving van den rook der locomotieven.

Met die twee wijzigingen wordt, op het eerste bestek, eene som van 2,200,000 frank uitgespaard, die, toegevoegd aan de steeds op het bestek voorkomende 3,000,000 frank, volstaan tot bestrijding van de verrassingen, welke zich bij de uitvoering van het werk mochten voordoen, en van de wijzigingen, die, op aanvraag van de betrokken gemeentebesturen, aan het oorspronkelijk ontwerp zijn toegebracht.

* * *

Wegens al deze vastellingen, zegt de Memorie van Toelichting, kunnen wij niet als vast aannemen de som van 72,000,000 frank, waarbij men gebleven is voor de tegen de vóóroorlogsche eenheidsprijzen nog uit te voeren werken.

Wij zijn uiterst gematigd, als wij deze som maar met 8,000,000 frank verhoogen en wij bereiken aldus 80,000,000 frank.

Zonderlinge gematigdheid die, in eens, met 11 t. h. eene raming vermeerdert, welke reeds stelselmatig en moeizaam tot haar hoogste cijfer werd opgevoerd.

* * *

Wij hebben in het licht gesteld hoe men de sommen, welke men ten laste van de Verbinding legt, overdreven heeft. Wij hebben doen uitkomen welk stelsel gevolgd wordt door de Memorie van Toelichting, nl. de begrooting der Verbinding aan te dikken door een gansche reeks uitgaven die volstrekt niet op haar wegen. Wij hebben nog aangetoond in welke onwaarschijnlijke mate men oppervlakten van lokalen heeft uitgebreid om moeizaam te geraken tot het cijfer van 72 millioen frank dat een opzienbarenden indruk moest verwekken en de stemming moest medeslepen.

In plaats van 72 millioen frank, bedragen de lasten die de Verbinding wezen-

(1) De som van 56 millioen frank, bedrag der eerste raming.

lijk ten laste komen, slechts 37 millioen, zegge iets meer dan de helft van het aangegeven cijfer. Als men er een redelijk procent voor onvoorziene kosten bijvoegt, kan de algeheele nog te doene uitgave op 40 millioen frank geschat worden.

Indien men het door de Memorie van Toelichting aangenomen coëfficient 3.5 toepaste, zou de prijs van het werk aldus een totaal bedrag van 140 millioen frank bereiken, *juist de helft, dus, van het door de Memorie van Toelichting aangegeven bedrag*.

Voegt men er de som van 20 millioen frank aan toe, welke de Memorie noodig acht voor de electrificatie der Verbinding, dan beloopt de totale uitgave 160 millioen frank.

* * *

Doch, tegenover de uit te geven sommen, dienen de bedragen gesteld welke men zal verhalen op den wederverkoop der beschikbare gronden, hetzij onmiddellijk, hetzij na de uitvoering der werken.

De Memorie van Toelichting, die zoo zorgvuldig de uitgaven raamt, zelfs diegenen die niet de Verbinding ten laste komen, vergeet heel en al die afrekening te doen.

Het is slechts op uitdrukkelijke aanvraag van de Middenafdeeling, dat het Departement van Spoorwegen als volgt de waarde heeft geschat van de gronden, welke in de onderstelling van de uitvoering der Verbinding zouden wederverkocht worden :

Tusschen de Magdalenastraat en de Loxumstraat, ongeveer 19.800 vierkante meter, tegen gemiddeld 2.000 frank per vierkante meter . fr.	39,600,000	»
Boven den tunnel, 25,000 vierkante meter, waarvan de grond van waarde verminderd is en 100 frank zou waard zijn.	2,500,000	»
Samen . . . . fr.	42,100,000	»

De gemiddelde waarde van wederverkoop der gronden, in den vierhoek der Putterij, was in 1909 geschat geworden op 1,500 tot 1,800 frank den vierkante meter.

Het spreekt van zelf dat de gronden, die voor wederverkoop in aanmerking komen langsheen de groote Maquetstraat in de groote laan van 36 meter vóór de centrale stopplaats, in de driehoeken die er voor liggen en aan de Magdalenastraat, de Wilsonstraat, de Kromstraat belenden, den hoogsten prijs zullen bereiken die men in Groot-Brussel betaalt. De ramingen, die toen naar vaste gegevens werden bepaald, moeten thans, na den oorlog, merkelijk verhoogd worden en het is zeer gematigd wanneer men ze slechts vermeerdert met 50 t. h. van hunne waarde van vóór den oorlog. De gemiddelde waarde ervan zou aldus 2,250 frank beloopen zegge voor de 19,800 vierkante meter, bedoeld door de Memorie van Toelichting : 44,500,000.

* * *

Wat de waarde van 100 frank per vierkante meter betreft, welke door de Memorie van Toelichting toegeschreven wordt aan de gronden gelegen boven

den tunnel, zij is beneden, en ver beneden de waarde die men in werkelijkheid aannemen mag.

In de strook van den tunnel heeft de Staat al de vaste goederen aangekocht en, bij gevolg, soms aanzienlijke oppervlakken van vaste goederen, buiten het bestek van den onderaardschen gang gelegen. Deze gedeelten van de aangekochte vaste goederen hebben om zoo te zeggen geen waardevermindering ondergaan en men kan zelf zeggen dat zij, wegens de huidige prijsverhooging van alle zaken, na de uitvoering van 't werk eene waarde zullen hebben die niet minder zal bedragen dan hunne hoofdwaarde vóór den oorlog.

Wat de onroerende goederen betreft, die boven den tunnel zullen gelegen zijn en waaronder enkele zelfs, hetzij geheel hetzij ten deele, hunne kelders zullen behouden, niemand zal durven beweren dat hunne waarde zou vallen tot de geringe waarde van 100 frank den vierkanten meter, in het hartje van Brussel.

Honderd frank per vierkante meter voor onroerende goederen, zelfs van hunne kelders beroofd, in straten zooals de Magdalena steenweg, de Sint-Janstraat, de Loxumstraat, de Sinter Goedelestraat, de Kruidtuinlaan, ja zelfs in de Pachecostraat? Een huis van 100 vierkante meter, dat reeds een ordentelijk handelshuis vertegenwoordigt, met beganen grond en twee verdiepingen voor 10,000 frank! Wie zal zoo iets gelooven?

Gewis, de Memorie van Toelichting zegt dat het niet bewezen blijkt, dat men den tunnel zal kunnen graven onder de huizen, en dat men er aldus zou toe gebracht worden een ontzaglijke gracht te graven van af de Kapellekerk tot aan de Kruidtuinlaan! Dit is de oplossing die de minste inspanning zou vergen.

Indien men zich, door een wezenlijke afdwaling van den geest gedreven, begaf op den weg van dergelijke uitvoeringsmethoden die door de ingenieurskunst worden van de hand gewezen, vooral voor werken in het midden eener stad, is het zeker dat niet alleen al de gebouwen zouden verdwenen zijn, maar dat men daarenboven den grond — zelfs, gedeeltelijk weggeruimd om de gracht te graven, — als bouwgrond zeer ongeschikt zou hebben gemaakt.

Maar zelfs op zulke barbaarsche wijze behandeld, zou de grond nog heel wat meer waard zijn dan 100 frank per vierkante meter in straten zooals de Gasthuisstraat, de Sint-Janstraat, de Magdalena steenweg, de Loxumstraat, de Sinter-Goedelestraat en de Kruidtuinlaan.

Rekening houdende met het feit dat een aantal gebouwen zullen kunnen en moeten behouden blijven, meenen wij niet te overdrijven als wij over het geheel de gemiddelde waarden van den grond of van de roerende goederen in de strook van den tunnel op 500 frank den vierkanten meter rekenen. De waarde van de in die strook weder te verkoopen goederen zou alzoo bedragen : 12,500,000 frank, hetzij dus, voor al de weder te verkoopen eigendommen, de som van 57 millioen frank (44,500,000 + 12,500,000 frank).

Zelfs al bedroeg de gemiddelde waarde slechts 400 frank, dan nog zou de wederverkoopprijs in het geheel 54,500,000 frank beloopen.

Wat het werkelijk bedrag der uitgaven van vóór den oorlog betreft, zou het teruggebracht worden, wegens dien wederverkoop, tot 160 — 55 = 105 millioen frank, — of 110 millioen, als men de getallen nog afrondt — in plaats

van het opzettelijk sensationeel cijfer van 300 millioen frank « op zijn minst », dat de Verslaggever in één sprong opvoert tot het bedrag van 500 millioen frank.

Waarom op dien schoonen weg blijven stilstaan en niet, zooals sommigen, van een milliard spreken, dat nu eens werkelijk een rond en ophefmakend cijfer zou geweest zijn!

HOOFDSTUK XIII.

Terugwinning van de aangegane uitgaven.

In de Memorie van Toelichting wordt beweerd dat, zoo er van de Verbinding wordt afgezien, de wederverkoop van de gronden de uitgaven zal dekken, voor de onteigeningen aangegaan, benevens die noodig tot het aanleggen der wegen in de wijk der Putterij.

De terug te winnen waarde der brugvloeren en andere weder te verkoopen materialen zal ongeveer opwegen, zegt de Memorie van Toelichting, tegen de kosten van de afbraak der uitgevoerde werken.

De kosten van afbraak werden door den heer Minister Poullet op 5 millioen frank geschat.

De Staat zal uit den afbraak slechts hardsteen halen die niet herbruikbaar zal zijn zonder bewerking en die zelfs de waarde niet meer hebben zal van de blokken uit de steengroeven. De over de Zuidlaan gebouwde metalen brugvloeren zijn aldus aangelegd dat ze moeilijk elders opnieuw gebruikt kunnen worden, daar het geval, dat aan de Zuidlaan opgelost werd, van zeer bijzonderen aard is.

Zeker is het dat de waarde van die materialen de kosten van afbraak niet zullen bereiken en misschien zelfs op verre na niet.

Zelfs als men het aanneemt, blijft het niettemin waar dat de som van 6,265,000 frank, vóóroorlogsche waarde van de uitgevoerde werken, voorgoed verloren is.

Meent men, ten andere, dat de Staat, als hij de onroerende goederen verkoopt tegen den prijs van 87 millioen, begrijpende de som van 82 millioen frank vóór den oorlog wegens de onteigeningen uitgegeven, niet een zwaar verlies ondergaat?

Is er één enkele eigenaar die, na den oorlog een goed verkoopend tegen de som welke het vóór den oorlog gekost heeft, de zaak beschouwt alsof hij zijn inkoopprijs teruggewonnen had, nu toch de frank gevallen is op ongeveer het vierde van zijn vóóroorlogsche waarde?

Wat er ook van zij, de som van 6,265,000 frank is en blijft verloren.

* * *

Doch er is een andere aanzienlijke en onbetwistbare schade waarover de Memorie van Toelichting eens te meer geen woordt rept : het bedrag van de interesten der uitgegeven sommen.

De Staat heeft in het geheel 88,265,000 frank uitgegeven, waarde der werken erbij begrepen. Op zeer weinig na werd deze som geheel vóór den oorlog, tusschen de jaren 1902 en 1914, gemiddeld rond 1908, uitgegeven.

Als men zelfs aanneemt dat de gronden spoedig verkocht worden, hetgeen nadeelige gevolgen kan hebben voor den Staat die aldus aanzienlijke oppervlakten grond op de markt zou werpen, kan men het totaalbedrag van de interesten der belegde sommen, tot op den dag der vereffening, schatten op 40 à 50 millioen frank.

Wordt er van de Verbinding afgezien dan is die som onherroepelijk verloren. Wordt de Verbinding uitgevoerd, dan is zij niet verloren, want de steeds toenemende ontvangsten van den reizigerstrein zullen het bedrag der intresten weldra hebben gedelgd.

Zoo komen wij tot een bloot en zeker verlies van 50 millioen, onverminderd het verlies dat niemand zal betwisten en dat het gevolg is van den verkoop der gronden na den oorlog tegen den prijs dien zij vóór den oorlog hebben gekost.

En als het met die « vereffening » gedaan zal zijn, zal het problema van de aan de Brusselsche statiën toe te brengen verbeteringen steeds en in zijn volle macht een oplossing blijven vorderen. Millioenen en millioenen zullen dan moeten uitgegeven worden tot verwezenlijking niet van de vage onaanneembare schetsen van de aan de Middenafdeeling voorgelegde plans, maar van verbeteringen die ten minste duldbaar zijn voor het publiek en voor de hoofdstad en die, voor een vrij langen tijd, aan al de behoeften van den dienst kunnen voldoen.

Dit is een nieuwe en aanzienlijke opoffering die de Staat op zich neemt steeds ten grooten bate van de stad Brussel alleen.

* * *

Doch hier rijst een andere, zeer gewichtige vraag. Zouden de eigenaars, onteigend met het oog op de uitvoering der Verbinding, niet gerechtigd zijn om den wederafstand van hunne onroerende goederen te vervolgen?

Dat zullen wij nagaan in een bijzonder hoofdstuk betreffende de nieuwe Overeenkomst met de stad Brussel, welke de Regeering ons vraagt goed te keuren.

HOOFDSTUK XIV.

Zoogezegd tekort in de voorziene ontvangsten.

Met het vraagstuk der uitgaven houdt natuurlijk verband dat der ontvangsten.

Wanneer de uitvoering der Verbinding aan de Kamer werd voorgesteld, bewees de Regeering dat de door het in bedrijf stellen van dit baanvak opgebrachte ontvangsten zouden volstaan om de uitkeering der intresten en de delging van het te beleggen kapitaal te verzekeren.

Na, op bespottelijke wijze, het cijfer der uitgaven te hebben opgeblazen,

moest de Memorie van Toelichting, om logisch te blijven, de ramingen der ontvangsten inkrimpen. Zij deed het, en wel met dezelfde overdrijving.

Zij verklaart dat men er zeker kan van zijn dat het bedrag der bijkomende ontvangsten waarop men rekende om spoedig de kosten van het werk te delgen, op verre na niet bereikt zullen worden.

En, tot staving van deze bewering, zegt de Memorie dat de reizigers er geen belang bij zouden hebben zich van de Verbinding te bedienen. Tusschen de aankomst van een trein te Brussel-Noord en zijn vertrek te Brussel-Zuid zullen, zegt zij, 30 minuten verloopen, en 14 minuten tusschen den stilstand van een trein te Brussel-Noord of te Brussel-Zuid en zijn aankomst in de hoofdstopplaats.

In verband met de betrekkingen tusschen Brussel-Noord en Brussel-Zuid, is het een ware spitsvondigheid — er is geen ander woord voor te vinden — den tijd aan te stippen die zou verloopen tusschen *de aankomst* te Brussel-Noord en *het vertrek* te Brussel-Zuid, om te bewijzen dat de reiziger er geen belang zou bij hebben den weg, die beide statiën scheidt, per spoorweg af te leggen en, bijgevolg, dat de beraamde ontvangsten aan 's Lands Kas zouden ontsnappen.

Dertig minuten!

Het spreekt van zelf dat het tijdverloop van 30 minuten, dat men in het debat werpt, bestemd is om een ontzaglijke opschudding te verwekken en de overtuiging van het publiek in den gewenschten zin te vormen. Dat is ongeveer de tijd, noodig om den weg van Noord naar Zuid te voet af te leggen!

Helaas, eens te meer is dat slechts een van die vogelschrikken, waarvan de Memorie van Toelichting gebruik maakt en waarop door den heer Liebaert in den Senaat reeds werd gewezen.

* * *

Wat den reiziger er toe aanzet om den weg tusschen twee statiën af te leggen, dat is de tijd die verloopt tusschen zijn *aankomst* in de eerste statie en zijne *aankomst* in de tweede, en niet het vertrek uit laatstbedoelde.

Zelfs met het tendentieuze stelsel van de Memorie van Toelichting is dit tijdverloop als dan verminderd van 30 tot 20 minuten, wat reeds het uitzicht van het vraagstuk diep komt wijzigen.

Dat hier vooringenomenheid in 't spel is, springt in 't oog.

Anderzijds hebben wij door het voorbeeld der Friedrichstrasse, te Berlijn, en door de verlenging van den spoorweg van Orléans naar Parijs bewezen dat de stilstand van 10 minuten, aangevoerd om de thesis van het tekort te staven, uittermate overdreven is.

Voor de zeer groote meerderheid der treinen, voor bijna alle treinen, zal het oponthoud aan de uiterste statiën van Noord en Zuid kunnen beperkt worden, — zooals dit het geval is aan de Friedrichstrasse en in de statie te Austerlitz, tot 3 of 4 minuten.

Te Parijs behoeven de treinen tusschen de aankomst te Austerlitz en de aankomst aan de Quai d'Orsay — men herinnere het zich — slechts 9 minuten.

In dien tijd is begrepen een oponthoud aan de tusschenhalte Saint-Michel en

er wordt een weg afgelegd van 4 kilometer, zegge één kilometer meer dan op op de Verbinding.

Indien men zelfs aanneemt dat het oponthoud aan de centrale stopplaats, te Brussel, eenigszins langer mocht duren dan van Saint-Michel, te Parijs, indien men, anderzijds, overweegt dat de af te leggen weg te Brussel korter is, dan is men tegenover de tegenstanders van de Verbinding zeer toegevend als men veronderstelt dat er tusschen de aankomst te Brussel-Noord en de aankomst te Brussel-Zuid een tijd van 12, laat ons zeggen van ten hoogste 13 minuten zal verloopen.

Voor de express-treinen, de sneltreinen, de luxe-treinen die ontzaglijke afstanden afleggen, terwijl zij groote hoeveelheden reisgoed medevoeren, verloopen 12 minuten tusschen de aankomst te Austerlitz en de Quai d'Orsay, na een afstand van 4 kilometer.

Wij zijn dus ver van de 30 minuten, waarmede men ons in de Memorie van Toelichting bedreigt. Evenmin zal de duur van de reis tusschen de aankomst te Brussel (Noord) en de aankomst aan de centrale stopplaats meer bedragen dan 7 minuten, de helft van den tijd in de Memorie van Toelichting opgegeven.

* * *

Onze internationale treinen, waarvan het oponthoud iets langer kan duren dan in normale omstandigheden het geval is, maken een zeker gering deel uit van het algeheel verkeer en zeker zijn zij het niet die de groote menigte naar Brussel voeren, welke er het grootste belang bij hebben ten spoedigste in het midden van den stad te geraken. Die uitzonderingsgevallen kunnen weinig of geen invloed hebben op het aantal reizigers die zich van de Verbinding zullen bedienen om zoo dicht mogelijk aan te komen bij hunne woonstede of bij de plaats waar hunne zaken of bezigheden hen roepen.

Evenmin de reizigers van die groote treinen zijn het, die de reis, waarover de Memorie het heeft, tusschen één der uiterste statiën en de centrale stopplaats, te voet zullen afleggen.

Het is niet van belang ontbloot er op te wijzen dat het Noorder-uiteinde der zijpaden van de heringerichte Noordstatie zou gelegen zijn op 1,600 meter van de Beurs af en dat het midden van die zijpaden op een afstand van 1,450 meter van de Beurs zou verwijderd zijn. Dat is een reis van meer dan een kwartier welke het publiek, dat den afstand te voet zou willen afleggen zich zou getroosten, want men moet er niet aan denken met een snelheid van 6 kilometer per uur te gaan op de drukke zijpaden der straten en lanen van het centrum der stad.

Eens te meer berust de weerlegging van de thesis welke door al de Regeeringen sedert 1900 werd voorgestaan, op onjuiste onderstellingen, die ten andere volkomen gelogenstraft worden door wat er elders geschiedt en door hetgeen wij hier kunnen tot stand brengen.

* * *

Ver van te niet gedaan te zijn, ver zelfs van eenvoudig verzwakt te zijn, is de thesis, volgehouden door al de Regeeringen sedert 1900, versterkt door de

bestendige, ontzaglijke toeneming van het aantal reizigers, sedert den tijd dat de opbrengst der Verbinding voor de eerste maal berekend en in de Kamers uiteengezet werd.

De geachte Senator Deswarte heeft in de vergadering van den Senaat van 27 Mei 1924, den wensch uitgedrukt dat de Senaat beter ingelicht zou worden aangaande de Noord-Zuid-Verbinding. Hij heeft groote gelijk !

Maar de geachte Minister van Spoorwegen is gierig met zijn mededeelingen. Men zou zeggen dat hij het besef heeft van de geringe waarde van die welke hij zich heeft getroost.

Ziehier hoe de nota van 1919 de zaak uit financieel oogpunt aan het Parlement uiteenzette :

Voordeelen van het ontwerp in financieel opzicht.

Toen de heer **Vandenpeereboom**, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen,* de gedachten der Regeering omtrent de Verbinding tusschen Noord en Zuid voor de eerste maal ter Kamer uiteenzette ter vergadering van 28 Maart 1899, luidde zijn beknopt overzicht van de zaak aldus :

« Wij staan tegenover twee stelsels : 1° uitbreiding van de bestaande inrichtingen; 2° aanleg van eene Verbinding, met Centraalstatie, tusschen de Noord- en de Zuidstatie.

» Aan het eerste stelsel, dat eene zeer aanzienlijke uitgave zou vergen, kleven de volgende bezwaren :

» 1° Behoud van de kopstatiën; 2° behoud van de gaping tusschen de Noorder- en de Zuiderlijnen; 3° bezwaren voortvloeiende uit de belemmering in een al te zeer beperkt aantal statiën; 4° zeer hooge kosten waardoor dan nog geen zoo groote uitbreiding van het verkeer mogelijk is als met doorrijstatiën; 5° dus, noodzakelijke nieuwe uitgaven in een minder verwijderde toekomst dan onder het tweede stelsel; 6° ten slotte, noodzakelijke onteigening van eene geheele wijk tot nadeel van de stadswegenis.

» Onder het tweede stelsel, worden de beide thans bestaande statiën met elkander verbonden en in doorrijstatiën veranderd, zoodat met een minimum van inrichtingen zeer groote uitbreiding van het verkeer kan bereikt worden.

» Zoo komt men, voor de uitvoering van den dienst, tot een stelsel, dat economischer is voor het Beheer, en voordeeliger voor de reizigers, vermits al de treinen, die de hoofdstad bedienen, de voornaamste statiën zullen aandoen.

» De werken strooken trouwens goed met de belangen van de wegenis. Het werk kan uitgevoerd worden met of zonder Centraalstatie, maar blijkbaar zal dezer oprichting zeer groote voordeelen bieden. Daarbij zal het inderdaad mogelijk zijn : 1° de belemmering in de Noord- en de Zuidstatie, bij drukken toeloop van reizigers, te vermijden; 2° de reizigers, gelegenheid te geven om, naar believen, in het centrum of aan een der uiteinden van de stad af te stappen; 3° de kosten voor inrichting dier beide statiën te verminderen; 4° in financieel opzicht, door het heffen van een bijkomenden vervoerprijs, de kosten van al de werken binnen een nogal kort tijdsverloop te delgen.

» Er valt op te merken dat, ten tijde dat de werken zullen voltooid zijn, het aantal reizigers in de Brusselsche agglomeratie zoodanig zal toegenomen zijn dat de tegenwoordige Noord- en Zuidstatie niet minder belangrijk zullen blijven dan nu. »

Op de vorige bladzijden hebben wij achtereenvolgens de meeste beweegredenen behandeld, door den heer Minister Vandenpeereboom aangevoerd. Nu blijft nog uiteen te zetten welke voordeelen het ontwerp biedt in geldelijk opzicht, voor den Staat, in het opzicht van grooter gemak bij het in- en uitstappen, voor het publiek.

Over de financieele voordeelen van het ontwerp lezen wij het volgende in de Inleiding tot de Begrooting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor 1900 :

« Gemakkelijk zal het zijn het aantal der treinen die te Brussel samengesteld of

geborgen worden tot een volstrekt minimum te beperken, derhalve de belangrijkheid der bijkomende inrichtingen tot samenstelling en berging, alsmede de daaraan verbonden kosten voor eersten aanleg te verminderen. Betere benuttiging van het rollend materieel en van het treinpersoneel zal leiden tot ernstige bezuiniging op de exploitatiekosten. Ten slotte zal het geringe opgeld, dat de reiziger betaalt uit hoofde van den langeren weg, dien hij aflegt, waardoor hij tijd en vermoeinis spaart, eene nieuwe ontvangst zijn voor het Bestuur, die onder het eerste stelsel niet zou bestaan.

» De hierboven uiteengezette beschouwingen alleen zouden stellig volstaan om de voorkeur aan het tweede stelsel te geven. Edoch bleek het nuttig de vergelijking nader te bepalen, inzonderheid in financieel opzicht.

» Ziehier de uitslagen van de daartoe gedane studiën :

Eerste stelsel.

» Bedrag van de uitgave voor de vergrooting van de statie Brussel (Noord) als deze kopstatie blijft . . . . . fr.	34,200,000	»
» Uitgave van denzelfden aard voor de statie Brussel (Zuid) . .	11,880,000	»
» SAMEN. . . . fr.	46,080,000	»

Tweede stelsel.

» Inrichting van de statie Brussel (Noord) tot doorrijstatie . . fr.	9,638,000	»
» Aanleg van de rechtstreeksche verbinding tusschen Brussel (Noord) en Brussel (Zuid), gedeelte tusschen Brussel (Noord) en de Centraalstatie (Loxum straat), in de open lucht tusschen de Noordstatie en den Kruidtuin, ondergrondsch onder den Tuin en tot aan de Loxum straat	10,500,000	»
» Bouwen van de Centraalstatie in eene gleuf, 6 meter diep, in de open lucht	16,154,000	»
» Gedeelte der rechtstreeksche verbinding tusschen de Centraalstatie en Brussel (Zuid)	12,505,000	»
» Inrichting van de statie Brussel (Zuid) tot doorrijstatie . . .	5,670,500	»
Wijzigingen aan de rioleering en bestrating der stad Brussel, en onvoorziene kosten.	1,532,500	»
» SAMEN. . . . fr.	56,000,000	»

» Maar, onder het tweede stelsel, dient rekening gehouden met de nieuwe jaarlijksche ontvangst, op de centrale verbinding te heffen. Die ontvangst kan, redelijkerwijze, worden geraamd als volgt :

» Volgens de statistieken over verschillende tijdvakken en rekening houdende met de gemiddelde jaarlijksche toeneming van het reizigersverkeer, die ongeveer 10 t. h. bedraagt voor de Brusselsche statiën, zal, ten tijde van de indienststelling der centrale verbinding, het aantal der in voornoemde statiën opgenomen en uitgelaten reizigers, stellig ten minste 45 millioen per jaar bereiken. In dat cijfer komen 10 millioen werklieden, die met een wekelijksch abonnement reizen. Dat verkeer kan voor de twee derden aan de Centraalstatie toegezegd worden, terwijl het overige derde over de beide eindstatiën verdeeld wordt.

» Ziehier de ontvangst, naar die gegevens berekend :

» Werklieden, reizende met een wekelijksch abonnement, waarvan de prijs maar heel weinig verhoogd mag worden :

» $^2/_3 \times 10{,}000{,}000 \times$ fr. 0.0025 = ...	fr.	16,666 »
» $^1/_6 \times 10{,}000{,}000 \times$ fr. 0.005 = ...		8,333 »
» Reizigers met gewone plaatsbewijzen, van eene eindstatie tot aan de Centraalstatie (opgeld boven den tegenwoordigen prijs) :		
» $^2/_3 \times 35{,}000{,}000 \times 0.05 =$		1,166,666 »
» Reizigers met gewone plaatsbewijzen over de geheele centrale verbinding tusschen de beide eindstatiën (opgeld boven den tegenwoordigen prijs) :		
» $^1/_6 \times 35{,}000{,}000 \times$ fr. 0.10 = ...		583,333 »
» Samen. . . .	fr.	1,774,998 »

» Er valt aan te merken dat de kosten voor onderhoud en exploitatie, eigen aan de nieuwe verbinding en aan de Centraalstatie, hoogst waarschijnlijk geheel gedekt zullen worden door de besparing te doen op de inrichting van de algemeene beweging tusschen het Noorden en het Zuiden des lands. Die besparing zal voor vele treinen, die de hoofdstad bedienen, voortvloeien uit opheffing van verlet van personeel en materieel in de tegenwoordige eindstatiën. Tot vermijding van alle teleurstelling daaromtrent, kan men nochtans een overschot van uitgaven aftrekken van de hooger berekende ontvangst en de zuivere ontvangst, die het Beheer, van het eerste jaar af, voor den dienst op de rechtstreeksche verbinding en in de Centraalstatie zal trekken, verminderen tot 1,500,000 frank.

» Natuurlijk zal die zuivere ontvangst in gelijke mate toenemen als het reizigersverkeer. Hooger wordt gezegd, dat die toeneming thans ongeveer 10 t. h. per jaar bedraagt. Gesteld, om bij zeer gematigde vooruitzichten te blijven, dat zij later dale tot 3 t. h., dan valt het gemakkelijk te berekenen dat het kapitaal van 56,000,000 frank op minder dan acht-en-dertig jaar afgelost wordt.

» Dus, eenerzijds (eerste stelsel), uitgave van ongeveer 46 millioen frank, die afgelost moet worden onder het voortbestaan van al de bezwaren van den tegenwoordigen toestand, waarbij nieuwe bezwaren komen.

» Anderzijds (tweede stelsel), uitgave van 56 millioen frank, afgelost op minder dan acht-en-dertig jaar, door het heffen van eene toenemende zuivere ontvangst, welke de Staat, na de aflossing van het kapitaal, bij voortduring trekt, en die onder het eerste stelsel niet zou bestaan; groote voordeelen voor het publiek zoowel van Brussel als van het overige des lands; oplossing waarbij de stadswegenis en het gewoon verkeer ongedeerd blijven en die zelfs heel goed strookt met de werken tot verfraaiing, gezondmaking, verbetering van gemeenschap, welke in eene zich snel ontwikkelde hoofdstad weldra noodzakelijk en onvermijdelijk zullen worden.

» Geen twijfel mogelijk omtrent de keuze. Zonder aarzeling dient het tweede stelsel aangenomen; met het doel om de werken zoo gauw mogelijk te beginnen, vraagt de Regeering dan ook een eerste krediet aan, begrepen in de hieronder opgegeven sommen. »

Die afdoende redeneering blijft in haar geheel staande.

De inleidende nota tot de Buitengewone Begrooting over 1900 doet uitschijnen dat de geheele uitgave van 56 millioen frank, dank zij de nieuwe inkomsten, op minder dan acht-en-dertig jaar zal afgelost zijn.

Van welk werk ten algemeenen nutte kan men dergelijken uitslag verwachten?

Maar de uitgave zal misschien nog spoediger afgelost zijn.

De becijferingen van de inleidende nota berusten op de onderstelling dat, wanneer de centrale verbinding in bedrijf zal worden gesteld, het aantal reizigers die in de staties te Brussel in- en uitstappen ten minste 45 millioen per jaar zou bedragen.

Die ramingen zullen ruimschoots overschreden worden.

Het aantal reizigers, in 1908 te Brussel in- en uitgestapt, beloopt reeds 38 millioen.

Dank zij de gemiddelde toeneming van het aantal reizigers, die 10 t. h. per jaar bedraagt sedert meer dan vijf-en-twintig jaar, zou het aantal reizigers binnen zes jaar, tijdstip waarop de in bedrijfstelling der Verbinding kan worden tegemoet gezien, het buitengewoon cijfer van 67 millioen bereiken.

Als men aanneemt dat slechts de helft van de reizigers de centrale stopplaats zullen benuttigen, in plaats van de 2/3 waarop men had gerekend in de vorige becijferingen, zelfs indien men veronderstelt dat er een zekere vertraging in de toeneming zal plaats hebben, te wijten b. v. aan de vermindering van verkeer wegens het aanleggen van nieuwe tramlijnen of buurtspoorwegen, zal men overtuigd zijn dat de delging van de algeheele uitgave heel zeker zal geschieden binnen het voorheen berekende tijdsbestek van acht en dertig jaar.

De tenuitvoerlegging van de Verbinding is dus niet alleen een afdoende en volledige oplossing van het vraagstuk, maar ook eene voor 's Lands kas hoogst wintsgevende financieele onderneming.

* * *

De Memorie van Toelichting beweert dat de reizigers zullen uitstappen bij de eerste statie waar zij aankomen, dat zij liever den weg naar de Beurs zelfs te voet zullen doen, dan aan de centrale stopplaats uit te stappen, en dat de treinen alzoo ledig of bijna ledig den weg over de Verbinding zullen afleggen. De tegenstanders van de Verbinding steunen aldus beurtelings op tegenstrijdige beweringen, volgens de behoeften van de stelling die zij te verdedigen krijgen. Sedert lang hebben de heeren Ministers Liebaert en de Broqueville deze handelwijze in het licht gesteld.

Den 22 Mei 1901, zei de heer Liebaert in de Kamer :

De reizigers zullen beter weten dan wie ook waar het hun past te Brussel af te stappen, hetzij aan de Noordstatie, hetzij aan de Zuidstatie, hetzij aan de tusschenstatie. Laat ze maar begaan.

Er zijn er die zeggen : Er zullen niet meer reizigers uitstappen aan de middenstatie. Tegenover dergelijke beweringen stel ik de getuigenis van den heer Woeste, die integendeel zei, dat er zoodanig veel reizigers zullen uitstappen dat die statie, wat men ook doe, weldra te klein zal zijn en ten slotte heel de hoofdstad zal opslorpen!

Den 27 December 1910, zei de heer Senator Graaf de Smet de Nayer, terwijl hij de Verbinding bestreed, die hij vroeger had verdedigd :

Ik voeg er aan toe dat gij, door in het hart van Brussel een statie op te richten die de helft van het aantal reizigers zou opslorpen, een toestand zoudt scheppen die, vóórdat

het tien jaar verder is, een onoverkomelijke verwarring zou stichten. Tot het wegbrengen van de drie- of vierhonderd reizigers die, op sommige uren van den dag, uit elke der treinen zouden stappen, welke van vijf tot vijf minuten op ieder van de vier sporen, op elkander volgen, zou men honderden rijtuigen, automobielen en andere, behoeven, die voortdurend in beweging zouden zijn. Het zou de meest volstrekte belemmering worden, zonder uitweg mogelijk.

De heeren Woeste en de Smet de Nayer, waar zij de Verbinding bestreden, beweerden allebei juist het tegenovergestelde van wat thans in de Memorie van Toelichting vooruitgezet wordt evenzoo met het doel de Verbinding te bestrijden.

De heer de Broqueville heeft aangetoond dat in de ontwerpen der wegenis de noodige maatregelen waren genomen om de overdreven drukte, door de aankomst van het aanzienlijk aantal reizigers uit de centrale stopplaats, in het hart van de stad te doen voorkomen.

Op 28 December antwoordde hij aldus aan de geachten Senator, Graaf de Smet de Nayer :

Het derde argument dat hij heeft doen gelden verwonderde mij nog meer dan de voorgaande. Het luidt namelijk dat wij te Brussel-Centrum een werkelijke overrompeling zullen verwekken. Hier nog zou ik gerechtigd zijn te zeggen : Gij zijt het, die het gewild hebt, aangezien gij een van de voornaamste bewerkers van dien toestand geweest zijt! Doch, ik wensch dit argument niet meer dan éénmaal te bezigen.

Welk middel stelt de achtbare graaf de Smet voor om die belemmering te voorkomen? Het druk verkeer eischt, zoo zegt hij, dat de staties voortaan aan de uiterste grenzen der stad geplaatst worden. Tot staving van zijn thesis, heeft hij het voorbeeld van de Noordstatie te Parijs aangehaald waarvan het verkeer, wegens den grooten toevloed van reizigers die van de Noordstatie naar Parijs gaan en omgekeerd, de rue Lafayette letterlijk overrompelt.

Niet zonder genoegen stel ik vast, Mijne Heeren, dat het argument van den geachten Senator volstrekt tegen hem uitvalt voor wie de toestanden te Parijs kent.

Waarom die belemmering in de rue Lafayette?

Juist omdat de statie aan de uiterste grens der stad gelegen is en de menigte der reizigers, die de stad binnenwaarts moet, slechts een enkele rechtstreeksche baan te harer beschikking vindt. Bevond zich, integendeel, de Noordstatie in het centrum van Parijs, zouden er, in plaats van één weg om de statie te ontruimen, wellicht gansch een reeks wegen uitstralen.

Dit werd voorzien rondom de centrale stopplaats, in overleg met de stad Brussel.

In werkelijkheid, Mijne Heeren, is het stelsel, door de stad Brussel aangenomen onder de leiding van den geachten Senator, een ideaal stelsel, zoowel voor de stad Brussel zelf als voor de spoorwegen. Het laat toe tegelijk het centrum en de omgeving te bedienen, want merkt wel op dat de Verbinding geen enkele statie zal afschaffen. Alleen zal er te Brussel een aanzienlijke statie meer zijn en zal deze geplaatst zijn midden in de stad. Hoe bemerkt de geachte Senator niet, dat het door hem gebezigde argument het krachtigste is dat men kan aanvoeren ten voordeele van de middenstatie? Want om overrompelingen te verwekken, moeten er overrompelaars zijn! Welnu, die overrompelaars, dat zijn de reizigers! Waarom zullen zij naar de middenstatie komen, ondanks de enkele centiemen die zij meer zullen betalen? Omdat het hun belang dient dáár aan te komen, of dáár den trein te nemen. Wat de veronderstelde belemmering der straten betreft, men heeft er sinds lang aan gedacht. Het Gemeentebestuur van Brussel is verstandig en vooruitziende genoeg om aan die mogelijkheid te denken; had het er niet aan gedacht, dan zouden wij het ons tot een plicht hebben gerekend haar over die kwestie te onderhouden. Zal eene belemmering van die straten van 22 en 30 meter te vreezen zijn? Die straten zullen uitmonden aan de centrale statie die, in

een ontzaglijke X-vorm gebouwd, de reizigers naar de vier hoeken der stal zal uitzenden, zoodra zij den trein verlaten. Waarom heeft men die straten voorzien? Om de belemmering der omgeving te voorkomen.

De heer Catteau. — De drukte in de straten is het schoonste sieraad eener groote stad.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Ik dank U : uwe onderbreking is een uitstekend argument voor mijne stelling.

In steden, waar het verkeer stellig zoo druk is als te Brussel, zooniet nog drukker, heeft men de schikkingen aangenomen die wij voorstaan.

* * *

Terugkomende op hetzelfde vraagstuk in de vergadering der Kamer van 15 Maart 1911, besluit de heer Minister de Broqueville, na er op gewezen te hebben dat de rondom de centrale stopplaats aan te leggen straten alle belemmering zullen voorkomen, welk ook de drukte van het reizigersverkeer zij, na aangetoond te hebben dat de uitwegen veel minder breed zijn rondom de talrijke staties te Londen, gekozen onder de belangrijkste : Charing Cross, Cannonstreet, Moorgate, Liverpoolstreet, Broadstreet, enz., rondom de statie der Friedrichstrasse te Berlijn, besluit hij, zeg ik, als volgt :

Zonder te willen beweren dat men die moet nabootsen, kan men er uit besluiten dat geen belemmering te vreezen is in de omgeving van de centrale stopplaats, die zal worden bediend door zeven straten, waaronder vier met eene voor Brussel buitengewone breedte en uitstralende naar de verschillende wijken der hoofdstad.

Ik zei zooeven dat de stad Brussel zich niet moest laten afschrikken door de beweringen van de tegenstanders der Verbinding. Geldt het, inderdaad, de delging der uitgave te berekenen, dan verzekeren zij dat er bijna geen reizigers in de middenstatie zullen aankomen, dat allen zullen uitstappen aan de Noord- en aan de Zuidstatie; geldt het, integendeel, de bevolking van Sint-Joost-ten-Noode en van Sint-Gillis op te ruien, dan moeten onmiddellijk al de reizigers aan de centrale stopplaats uitstappen en beweren zij dat die toevloed het verkeer der stad Brussel zal belemmeren (*Gelach.*)

Aldus klaagde de heer de Broqueville als besluit het dubbel spel aan van de tegenstanders der Verbinding, die wit of zwart pleiten naar gelang hunne thesis er voordeel bij heeft.

* * *

De waarheid is dat het reizigersverkeer aan de middenstopplaats aanzienlijk zal zijn. De drukte van het verkeer in de statiën welke in den vreemde in het hart der groote steden zijn opgericht bewijst ten overvloede het belang dat het publiek er aan hecht zoo dicht mogelijk nabij het centrum der hoofdsteden te kunnen uitstappen.

Reeds heeft men gewezen op het ongehoord succes van het werk uitgevoerd door de « Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans » toen zij, een dertigtal jaren geleden, haar spoor, dat voorheen op de Place Denfert uitmondde, 1,500 meter verder trok tot aan de « Gare du Luxembourg ». Deze onderneming had onverwachte uitslagen : van het eerste bedrijfsjaar af

vermeerderde het aantal reizigers met 40 t. h., aldus bewijzende dat men, door de statie nader bij het centrum der hoofdstad te brengen, voeldoening schonk aan het reizend publiek.

* * *

Luistert verder wat daarover de gedachten zijn van den bestuurder eener Engelsche Spoorwegcompagnie die zich voorheen ontzaglijke opofferingen heeft getroost om hare treinen tot bij een verkeercentrum van Londen te brengen, nl. Charing Cross. Voor de verbinding Charing Cross-Cannon street gaf zij de som van 80 millioen frank uit, die ontzaglijk was te dien tijde, vooral voor een maatschappij die toen slechts iets meer dan 600 kilometer spoor in bedrijf had.

De heer de Broqueville, betoogde nl. in de vergadering der Kamer van 15 Maart 1911 :

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Men heeft ook gezegd — en ik haast me er bij te voegen dat het de achtbare heer Janson niet is, die deze dwaling heeft begaan — dat de vooruitgang eischte dat de statiën voortaan van het centrum der steden dienden verwijderd en men veeleer hun ligging in de buitenwijken moest zoeken.

Ik beken dat die bewering mij had verbluft. Ik wist inderdaad welke het programma was geweest van de groote buitenlandsche beheeren in den loop der laatste jaren. Behalve te Frankfurt zag ik nergens dat men in de laatste jaren dood loopende staties had aangebracht, behalve daar waar het niet anders kon en ik bemerkte dat men overal zoo rechtstreeksch mogelijke verbindingen wilde aanleggen en zoo diep mogelijk in het hart der steden dringen. Doch, daar ik mij niet wilde betrouwen op de inlichtingen die ik reeds dienaangaande bezat, stelde ik er prijs op het oordeel te kennen van den algemeenen bestuurder van één der groote Engelsche compagnies, gezien Engeland den naam heeft in die zaken steeds op de hoogte zijn van den vooruitgang.

Ik heb hem laten vragen of het juist was, zooals men in België beweerde, dat, door de aanneming van het ontwerp van zekeren Londenschen bouwmeester, zich te Londen een ware omwenteling zou voordoen in zake de ligging en het bedrijf der statiën. Ziehier wat de algemeene bestuurder dier maatschappij mij geantwoord heeft...

De heer Nerincx. — Welke maatschappij bedoelt gij?

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — De « South Eastern and Chatham Railway » ; haar algemeen bestuurder Sir Vincent Mill antwoordt dienaangaande :

« Aan het bestuurscomiteit van den spoorweg South Eastern and Chatham werd nooit een officieele mededeeling gedaan en het ontwerp werd nooit besproken door de spoorwegmaatschappijen, die het onuitvoerbaar achten.

» De voorspoed van een spoorwegcompagnie eischt dat haar eindstaties te Londen innig aansluiten bij de zakencentrums en gemakkelijk toegankelijk zijn voor het reizend publiek. »

De heer Janson. — Dat is het geval voor de twee bestaande staties.

De heer de Broqueville, *Minister van Spoorwegen Posterijen en Telegrafen.* — Ik zet mijne aanhaling voort :

« De vergoeding welke de compagnie zou eischen voor de verwezenlijking van een welkdanig ontwerp in den aard van datgene dat is voorgesteld, zou zoo hoog zijn, dat het plan slechts kan beschouwd worden als van louter theoretischen aard en geenszins praktisch. »

Bezwaarlijk zou men, mij dunkt, een meer afdoend en passend antwoord kunnen

geven. Merkt wel op, Mijne Heeren, dat dit antwoord niet werd gegeven tot verdediging van een stelling, want de algemeene bestuurder van die Engelsche maatschappij, ik hoef het nauwelijks te zeggen, heeft niet aldus geantwoord om ons aangenaam te zijn.

* * *

Op het Spoorwegcongres te Rome, verdedigde de heer Brisse, afgevaardigde van de « Chemins de fer de l'Est (Frankrijk) de zelfde thesis :

Wat die verkeersfactoren betreft, kunnen wij geen betere historische voorbeelden vinden dan te Londen. Ondanks de uitbreiding van de verkeersmiddelen tusschen de steden, spijts de onder- en bovengrondsche spoorwegen, niettegenstaande de uitbreiding der electrische en andere trams, wil het reizend publiek zoover mogelijk in de steden doordringen en eischt het dat de staties er aansluiten met de « city ».

Aldus, is deze kwestie afgehandeld.

* * *

Wij hebben gezegd dat, verre van te niet gedaan te zijn, verre zelfs van verzwakt te zijn, de stellingen der voorgaande Regeeringen, die de financieele voordeelen der Verbinding in het licht stelden, nog versterkt waren door de ontzaglijke en bestendige toeneming van het reizigersverkeer.

De becijferingen van 1899 betreffende de ontvangsten voortspruitende uit het verkeer der reizigers over de Verbinding heen, hebben voor grondslag een algeheel verkeer van 45 millioen reizigers in de statiën van Brussel, op het oogenblik dat men er op rekende dat de Centrale Verbinding in bedrijf zou kunnen gesteld worden.

Dat verkeer, luidde de verklaring van Minister Vandepeereboom, ondergaat een gemiddelde jaarlijksche toeneming van 10 t. h. in de Brusselsche statiën.

De nota van 1909 stelt vast dat, in verband met die toeneming, die sedert vijf en twintig jaar geen enkel maal faalde, het getal reizigers zes jaar later, in 1915 — tijdsbestek waarop men het in bedrijf stellen der Verbinding voorzag — het cijfer van 67 million zou bereiken.

Reeds den 22n Mei 1901, zei de heer Liebaert in de Kamer :

Anderzijds stelt de statistiek vast dat, sedert lang, de toeneming der reizigers te Brussel 10 t. h. per jaar bedraagt. In de onderstelling dus dat het verkeer heden slechts 36,500,000 reizigers per jaar telt, mag men zeggen dat wij binnen tien jaar op een totaal van 73 millioen zullen mogen wijzen.

In het voorbijgaan wijs ik er op dat, in dat totaal, de reizigers uit de provincie de grootste plaats innemen.

De heer Woeste. — Wij zijn het over dat alles eens.

De heer Volksvertegenwoordiger Hubert stelde den 21n Augustus 1908 vast dat wij, in 1875, 35 millioen reizigers hadden voor gansch het net ; vijftien jaar nadien, zegge in 1890, hadden wij er 64 millioen, het is te zeggen bijna het dubbel, en in 1905 hadden wij er 145 millioen.

Hoeveel komen er in dien toevloed van reizigers, vroeg de heer Hubert, te Brussel aan? Hij antwoordde :

De heer Vandepeerenboom heeft een statistiek laten opmaken over 1898. waarbij vastgesteld werd dat ongeveer 25 t. h. van al de reizigers te Brussel uitstappen.

Ik heb aan den geachten Minister gevraagd. voegde hij er aan toe, mij de cijfers voor het loopend jaar (1908) te bezorgen en wij hebben ongeveer den zelfden uitslag bekomen, d. i. 23 t. h. van het totaalcijfer der reizigers.

De door den heer Hubert aangehaalde statistieken houden op met 1905.

Sinsdien, is het reizigersverkeer op het algeheel net in 1909 gestegen tot 161 millioen. In 1913, het jaar vóór den oorlog, werd het ontzaglijk cijfer van 204 millioen bereikt.

De oorlog heeft in eens alle verkeer stop gezet, doch de herstelling van het net was onder de krachtdadige leiding van den heer Minister Renkin zoo spoedig voltooid, de hervatting van het verkeer was zoo merkwaardig dat wij weten dat, sedert 1920, het reizigersverkeer opnieuw gestegen is tot het cijfer van het laatste jaar vóór den oorlog, zegge tot 204 millioen.

En wij weten nog dat het reizigersverkeer steeds een stijgende beweging heeft gevolgd. Als men er het bewijs van wil, dan vinden wij het in het feit dat, alhoewel sedertdien het getal treinen met 431 per dag werd vermeerderd, de drukte op onze treinen niet verminderde.

Het is buiten twijfel dat van af 1922, de toeneming ontzaglijk is geweest in verhouding met 1920 en dat het getal reizigers in den loop van dit jaar 227 tot 228 millioen en zelfs meer heeft bereikt.

In regelmatigen dienst, zegt de Memorie van Toelichting, bedraagt het getal reizigers, die dagelijks Brussel-Noord gedurende het huidige jaargetijde (Juni en Juli 1922) in- en uitstappen, 120,000.

Daar de Middenafdeeling bijzonderheden gevraagd had (vraag 4) over het gemiddeld getal reizigers die dagelijks uitstappen in ieder der drie voormaamste stations van Brussel, wijst het antwoord van het Departement voor het jaar 1922 op een *gemiddeld* getal van 118,485 reizigers, die op één dag uitstappen, voor de drie stations samen, — zegge voor de 365 dagen van het jaar op 43 millioen in ronde cijfers.

Daar het getal reizigers, die er in stappen, ongeveer daarmede gelijk staat, zou het getal reizigers die in 1922 in de drie staties te Brussel in- of uitgestapt zijn, 86 millioen hebben bedragen.

Vermits uit de statistiek blijkt dat het getal reizigers elk jaar te Brussel met 10 t. h. toeneemt, mag men veronderstellen dat in 1923 dit cijfer 94 millioen bedroeg en het in 1924 meer dan 100 millioen zal beloopen, cijfers die diegene, welke tot grondslag zullen strekken voor de raming der ontvangsten, ver te boven gaan.

Die cijfers komen overeen met het cijfer aangegeven door Minister Poullet in den Senaat, in vergadering van 4 Augustus 1920, toen hij verklaarde : « Tegenwoordig stappen jaarlijks te Brussel 45 millioen reizigers uit. »

De jaarlijksche toenemingen van het getal reizigers over het geheel net

stegen trapsgewijze, over verschillende tijdperken, van 8 millioen tot 10,500,000 en tot 12 millioen in ronde cijfers per jaar.

Indien wij veronderstelden dat de Regeering, door een financieele schikking, het werk van nu af aan gansch zou kunnen laten uitvoeren, zoodanig dat het in 1930 b. v. zou voltooid zijn, zou men voor dat jaar 1930 het algeheel reizigersverkeer over gansch het net, op 325 millioen ten minste mogen ramen, hetzij voor 1931, eerste bedrijfsjaar, op het cijfer van 338 millioen ongeveer.

Als wij op dat algemeen verkeer het procent van 25 t. h. toepassen, dat door de statistiek wordt aangegeven, vinden wij voor het gezamenlijk verkeer der te Brussel in- en uitstappende reizigers : 81 millioen in 1930 en 85 millioen ongeveer in 1931.

Indien wij, in plaats van het procent 25 t. h., 10 t. h. als grondslag namen voor de toeneming van het reizigersverkeer te Brussel per jaar, zouden wij nog veel hoogere cijfers bekomen. Wij stellen er echter prijs op, er niet van beschuldigd te worden onze bewijsvoering geweld aan te doen.

* * *

Bij analogie met de ramingen van 1899, zullen wij veronderstellen dat er onder dit getal 15 millioen arbeiders zijn, die reizen met weekabonnementen en de veronderstellingen van 1899 verzachtend, zullen wij aannemen, zooals de nota van 1909, dat slechts de helft der reizigers de middenstopplaats zullen benuttigen in plaats van de twee-derden zooals werd aangenomen in de vorige becijferwijzen.

Indien wij respectievelijk op de twee categorieën reizigers bijkomende taksen van 5 tot 10 centiemen heffen voor de geabonneerde werklieden en van 20 tot 30 centiemen voor de gewone reizigers die reizen hetzij tot in de centrale stopplaats, hetzij door de gansche stad, bekomen wij navolgende ontvangst :

Werklieden die met weekabonnementen reizen :

$^1/_2$ 15,000,000 × 0.05 = ... fr.	375,000	»
$^1/_4$ 15,000,000 × 0.10 = ...	375,000	»

Gewone reizigers :

$^1/_2$ 66,000,000 × 0.20 = ...	6,600,000	»
$^1/_4$ 66,000,000 × 0.30 = ...	4,900,000	»
SAMEN. . . . fr.	12,250,000	»

Indien men zelfs in plaats van de helft voor de reizigers, die in de centrale stopplaats uitstappen, en in plaats van het vierde voor diegenen die gansch de Verbinding doorreizen, slechts respectievelijk rekent op 2/5 en 1/5, zou de ontvangst in ronde cijfers nog 10 millioen bedragen, als men het totaal van 81 millioen reizigers in 1930 tot grondslag neemt. Het totaal is nog ruim voldoende voor de hier bedoelde bewijsvoering.

* * *

Het is niet van belang ontbloot er in het voorbijgaan op te wijzen, dat die ontvangst van 12,250,000 frank voor een reis van 3 kilometer overeenkomt met een ontvangst per kilometer van 4,083,000 frank, terwijl de ontvangst per kilometer van den reizigersdienst, voor een algeheele ontvangst van 250 millioen op het gezamenlijk net, slechts op 77,000 frank wijst.

Die ontvangst zal bereikt en zelfs overschreden worden van het eerste bedrijfsjaar af (1931) en zal natuurlijk vervolgens de jaarlijksche toeneming van 10 t. h. ondergaan van het reizigersverkeer te Brussel.

Indien men zelfs, zooals in de nota van 1909, een zekere vertraging in de toeneming veronderstelt, zal men toch al spoedig overtuigd zijn dat de delging der in de Verbinding te beleggen kapitalen spoedig zou geschieden.

En eens dat de Verbinding zou uitgevoerd zijn, zou de Staat ontslagen zijn van alle verdere uitgaven, terwijl in de veronderstelling dat de kopstaties behouden blijven, de Staat verplicht zou zijn — de Memorie van Toelichting bekent het — voor de inrichting der staties, trouwens steeds ontoereikend, voor hunne verbetering aanzienlijke sommen uit te geven, welke door niets zouden worden gedelgd, aangezien zij niet zouden toelaten welke nieuwe heffing ook te voorzien wegens bijkomende reis.

Zooals de nota van 1909 het zegt, is de uitvoering van de Verbinding waartoe besloten werd dus niet alleen een afdoende en volledige oplossing van het vraagstuk, maar nog eene voor 's Lands kas zeer winstgevende onderneming.

De Verbinding is, van geheel het net, het spoor waarvoor de interest-uitkeering en de delging van het uit te geven kapitaal het best verzekerd zijn.

Men mag zeggen dat de uitvoering ervan den toestand van de Schatkist zal verbeteren. Zij zal aan den Staat niets kosten; zij zal hem integendeel nieuwe opbrengsten aan de hand doen.

HOOFDSTUK XV.

Vermeende verhooging der exploitatiekosten.

Niet alleen, zoo beweert de Memorie van Toelichting, zal er een aanzienlijk tekort zijn bij de verwachte inkomsten, maar de uitgaven voor exploitatie zullen ook nog merkelijk aangroeien.

Daareven toonden wij aan dat die bewering betreffende het tekort bij de inkomsten niet alleen uitdrukkelijk door de feiten gelogenstraft wordt, maar dat integendeel de verwachte inkomsten zullen stijgen in verband met den groei van het reizigersverkeer in de staties van Brussel en met de merkelijke vermeerdering der bijbelastingen, die de Staat thans rechtens kan heffen voor een rit over de Verbinding.

Door methodische toepassing van de huidige tarieven op den bijkomenden rit van anderhalf of 3 kilometer over de Verbinding ware het mogelijk geweest op nog veel hoogere inkomsten te rekenen.

Maar, in tegenstelling met de Memorie van Toelichting, hebben wij er aan gehouden ons aan geen overdrijving noch aan opschroeving van cijfers schuldig te maken.

* * *

De uitgaven voor exploitatie zullen merkelijk aangroeien, aldus de Memorie van Toelichting.

En tot staving harer bewering bepaalt de Memorie zich tot dezen enkelen vragenden zin : Heeft men wel eenig begrip van de kosten voor trekdienst en personeel, noodig om honderden treinen, meestal leeg of weinig bezet, te laten rijden tusschen Brussel-Noord en Vorst alsook tusschen Brussel-Zuid en Schaarbeek?

Verre van leeg te rijden, zullen de treinen op de Verbinding integendeel bezet en zelfs goed bezet zijn, wat zoo waar is, dat de tegenstanders der Verbinding beweerd hebben, dat daaruit belemmering der middenhalte en aangrenzende straten zou voortvloeien.

Die treinenloop zal zeer groote winsten afwerpen in plaats van voor de Schatkist een schadepost te zijn en de eenvoudige, zuivere toepassing der tarieven zou nog heel wat winstgevender uitslagen opleveren dan de door ons hier aangehaalde.

* * *

Maar, al laat de Memorie van Toelichting een vage zinspeling los over de kosten van dat bijkomend verkeer zonder *er de opbrengst van te zien*, ze heeft daarentegen geen rekening gehouden met de voordeelen en besparingen, welke zullen voortspruiten uit de afschaffing van de kopstaties, van het moeizame en kostelijke rangeeren vereischt door den inwendigen dienst van zulke staties, van de hieruit voortvloeiende vastlegging van het trekmaterieel, van de rijtuigstellen en van het machinenpersoneel.

Vrijwillig gaat de Memorie ze stilzwijgend voorbij, want ze kunnen haar niet onbekend zijn, daar de nota van 1909 er uitdrukkelijk de aandacht der Kamers op gevestigd heeft.

Geen talrijke rangeermachinen meer, geen menigvuldige bewegingen in tegengestelde richting, geen voortdurend aanhaken van machinen, geen talrijk rangeerpersoneel, minder toezichts- en bestuurspersoneel in de staties. Een trein komende van de lijnen der Zuidstatie, door de stad rijdende over de Verbinding en aankomende in de Noordstatie, waar, bijvoorbeeld zijn reis eindigt, zal na het afzetten der laatste reizigers zijn weg in dezelfde richting vervolgen en, door zijn eigen stoomlocomotief getrokken, over bijzondere verkeerslijnen op de wijksporen aanlanden, waar de machine wordt afgehakt en steeds dezelfde richting uit, door zal loopen tot in haar bergplaats.

In 1911 schatte Minister de Broqueville op 700 tot 800,000 frank per jaar de besparing, welke zou volgen uit die afschaffing van rangeerbewegingen. Rekening houdende met de huidige vermindering van de diensturen en met de gelijkloopende vermeerdering van het personeel, die er uit voortgesproten is, zoomede met de verhooging der loonen, kan men de jaarlijksche besparing op het inwendig bedrijf der staties, ingevolge hun verandering in doorrijstaties, heden op ten minste 4 millioen frank ramen.

* * *

Door de mogelijkheid om de geloste treinstellen onmiddellijk op de wijksporen te brengen, door dezelfde gemakkelijkheid om ze van de wijksporen op de kaaisporen te voeren, door de mogelijkheid om die bewegingen uit te voeren zoodra de trein gelost is of op het oogenblik zelf dat hij weer voor gebruik langs de kaai moet gebracht worden, zal men, daar die bewegingen in een doorrijstatie niet belemmerd of gehinderd worden door bewegingen in tegengestelden zin, zooals het voorkomt in de kopstaties, de vastlegging der treinstellen en bijgevolg het aantal treinstellen, noodig om in den dienst te voorzien, op aanzienlijke wijze kunnen verminderen. Welnu een reizigerstreinstel gekoppeld aan zijn motor vertegenwoordigt een kapitaal van ettelijke millioenen.

Het eindelooze stilstaan van locomotieven, die thans op het einde der kopsporen vastzitten gudurende 40, 50 minuten, een uur en meer nog, zal volkomen wegvallen. En om den vorm der Memorie Toelichting te gebruiken, stellen wij de volgende vraag : Heeft men wel eenig begrip van de aanzienlijke kosten, die thans voortspruiten uit de vastlegging van talrijke en zeer kostbare motors, van het nutteloos stilstaan tot een uur of meer op het einde van een kopspoor, van trekpersoneel, machinisten en stokers, terwijl heden ten dage hun werkelijke voor het trekken van rijdende treinen nuttige prestaties reeds zoo beperkt zijn.

* * *

De Memorie van Toelichting gaat nog stilzwijgend voorbij de belangrijke besparing, die zal voortspruiten uit de mogelijkheid om het aantal treinen, die te Brussel gevormd worden of er stop loopen, tot een minimum te herleiden en aldus vooreerst de belangrijkheid der formatieinrichtingen alsook het aantal verrichtingen voor het wijken en het weder aan gang brengen der treinstellen te verminderen.

Zooals de nota van 1909 zegt, zal het inderdaad gemakkelijk en oordeelkundig zijn, meerdere treinen, die thans in eene of andere der twee eindstaties doodloopen, voorbij Brussel te laten doorrijden. Men begrijpt dat een trein, die thans zijn rit eindigt in de Noordstatie, waar hij vaak gedurende verscheidene uren op een wijkspoor moet blijven, voortaan zijn weg vervolgt en voorbij de Zuidstatie doorrijdt over eene of andere der lijnen, die in deze statie hun vertrekpunt hebben.

Een eerste studie heeft in 1901 aangetoond dat men ongeveer op 100 het getal treinen kon ramen, die, onmiddellijk na het in bedrijf stellen van de Verbinding, aldus onmiddellijk van de lijnen der Noordstatie zouden kunnen overgaan op die van de Zuidstatie of omgekeerd. Uit deze heel eenvoudige schikking volgt : een honderdtal indienststellingen *minder* van rijtuigsstellen met hun motor en bijgevolg, een overeenkomstige vermindering van het totale getal treinstellen die noodig zijn voor den dienst. Verder vele millioenen minder die anders moesten belegd worden voor het rollend materieel : rijtuigen en locomotieven.

Dit aantal moet in de toekomst noodzakelijk groeien naarmate men zich meer en meer zal toeleggen op de toepassing van het beginsel van het ononderbroken doorloopen der treinen door Groot-Brussel heen.

Uit die vereenvoudigingen in den inwendigen dienst der staties, uit die vermindering der wijkinrichtingen, uit de vermindering van de getalsterkten bij het rollend materieel, trekdienst en rijtuigen, uit de niet-vastzetting van machinisten en stokers, zullen besparingen voortvloeien, die een aantal millioenen per jaar zullen beloopen.

Betooverd door de te leveren bewijsvoering, heeft de Memorie van Toelichting, na tegen alle reden in het tekort bij de verwachte inkomsten staande te hebben gehouden, zich niets herinnerd van de te verkrijgen voordeelen en besparingen, waarop nochtans de nota van 1909 uitdrukkelijk de aandacht der Kamers had gevestigd en welke niemand kan loochenen of niet zou mogen kennen.

HOOFDSTUK XVI.

Wat zou er geworden van de gronden, die vrij komen door het opgeven van de Verbinding?

De Middenafdeeling heeft daarover een vraag (nr 12) gesteld aan de Regeering. Volgens het antwoord, hoeft men zich aan geen andere offers vanwege den Staat ten gunste der stad Brussel te verwachten.

De voorgestelde Overeenkomst moet als volkomen beschouwd worden, zegt het antwoord.

Het is onjuist dat ze slechts een inleiding is tot latere akkoorden. En in de onderstelling dat ze door de Wetgevende Macht goedgekeurd wordt, is de Regeering er toe besloten de nutteloos geworden gronden en bouwwerken weer te verkoopen.

Onder welke voorwaarde, tegen welken prijs, aan wien zal desvoorkomend weder verkocht worden? Wij weten het niet, maar de stad Brussel zal niet uit het aantal der gegadigden gesloten worden, en de Staat zal haar de voorkeur kunnen blijven gunnen.

De Regeering, zegt de achtbare verslaggever, zoo de Wetgevende Macht zich voor het opgeven der Verbinding uitspreekt, zal naderhand zien of er nieuwe voorstellen aan de Kamer dienen voorgelegd.

Maar ze zal er niet toe verplicht zijn, indien de Kamer stemt voor de blancovolmacht, voorgesteld door de meerderheid der Middenafdeeling.

Bij het lezen van het antwoord op vraag nr 12 zou men gaan gelooven, dat er geen sprake meer zou zijn van den aanleg der groote laan tusschen de Zuidstatie en de Kruidtuinlaan, reeds tijdens den oorlog aangekondigd en waarvan de Brusselsche pers sedertdien zooveel gesproken heeft nadat ze er de lijnrichting van gegeven had met de aanlokkelijke melding : *Ontwerp van verkeerswegen aan te leggen met behulp van de gronden der Verbinding.*

Het onderzoek der lijnrichting wijst inderdaad uit, dat ze bijna overal loopen zou op de gronden, aangekocht met de Staatspenningen voor de Noord-Zuid-verbinding.

* * *

Men kan moeielijk gelooven aan het opgeven van dat ontwerp, sinds lang gekoesterd door het Gemeentebestuur van Brussel.

Reeds in de eerste maanden van den oorlog bereidde het Gemeentebestuur ontwerpen voor, die verwezenlijkt zonden worden ten koste van de door den Staat aangekochte gronden.

De achtbare heer Max erkende het in de Kamerzitting van 1 Juni 1920 :

In 1915 reeds schreef ik van uit de vesting te Glatz aan den Hoofdingenieur der stad Brussel om hem te verzoeken, volgens de inzichten die ik hem voor de benuttiging der onteigende goederen aanwees, een ontwerp voor te bereiden om het onmiddellijk in de plaats te stellen van dat van het Departement van Spoorwegen, in de onderstelling dat dit laatste zou moeten opgegeven worden. Mijn zeer bevoegde collega, de heer Schepene Lemonnier, heeft dezelfde voorgevoelens en dezelfde bekommering in zich rondgedragen. Op zijn aanstichting en onder zijn verlichte leiding hebben de diensten van het Gemeentebestuur plannen opgemaakt, die ons bij voorkomend geval zullen vrijwaren van elke voorloopige schikking.

Het goede nieuws van die besluiten werd ter kennis gebracht van de Brusselsche bevolking door het dagblad « *Le Bruxellois* », dat verkocht was aan den vijand en op 31 Mei 1916 het volgende drukte :

Ziehier een groot nieuws dat een gewettigde opschudding zal verwekken in verschillende middens van belanghebbende kapitalisten en zelfs onder het publiek dat, op slot van rekening, geroepen was om de ontzaglijke kosten van den Leopoldschen waanzin der Noord-Zuidverbinding te betalen. *Men zou afgezien hebben van den bouw der Middenstatie en het samenhangplan van de werken der Noord-Zuidverbinding wordt opnieuw een open vraagstuk.*

Het nieuws is nog niet *officieel*, maar wij weten het uit de omgeving zelf van een hooggeplaatsten persoon, die in nauw verband staat tot het bestuur der zaken van het beheer der hoofdstad.

In den loop van het jongste bezoek van den heer Schepene Jacqmain aan den heer Adolf Max, geïnterneerd te Celle, keurde de heer Burgemeester Max het nieuwe ontwerp, dat de achtbare heer Jacqmain hem was komen voorleggen, volmondig goed.

Dat plan verwerpt kort af de waanzinnige grootheidsgedachten, aan Groot-Brussel opgedrongen door de regeering van de hh. de Smet de Naeyer en de Broqueville, en werkt het oorspronkelijke ontwerp grondig om, zoodat hiervan waarschijnlijk niet veel meer zal overblijven.

Zonder eenig geheim te schenden kunnen wij erbij voegen, dat de heer Adolf Max zelf eigenhandig de lijninrichting dier nieuwe wegen geteekend en zich zonder dralen aangesloten zou hebben bij de diepgaande en gelukkige wijzigingen, aangebracht aan het ruineerend regeeringsontwerp.

. . . . . .

Men zal wellicht enkele bijzonderheden van dit nieuwe plan logenstraffen, zooals het ons uiteengezet wordt door een gezaghebbenden persoon, best geplaatst om degelijk op de hoogte te zijn. Wij houden onze inlichting staande en de toekomst, een toekomst die wij zeer nabij wenschen, zal er de geloofwaardigheid van aantoonen.

MARC DE SALM.

Zouden de goedkeuringen, die de ontwerpen van het gemeentebestuur bij hun geboorte begroet hebben, door het Parlement bijgetreden worden? Wij betwijfelen het.

Reeds op 1 Juni 1920 gaf de achtbare heer Lemonnier in de Kamer duidelijk te kennen welke zijn bedoelingen waren :

De achtbare heer Poullet zei daareven dat, zoo men de Verbinding niet tot stand bracht, men den verkoop der gronden in overweging zou kunnen nemen en onderzoeken of men een gedeelte der gedane uitgaven zou inwinnen. Ik zou, op de plans, over die kwestie kunnen twisten, omdat ik niet deel in de meening vooruitgezet door den achtbaren Minister.

Indien wij een groote laan aanlegden op de aangekochte gronden vanaf de Kruidtuinlaan tot aan de Zuidstatie, zouden we gemakkelijk door een belasting op de gevels de meerwaarde, verkregen door de gronden langs de baan, achterhalen.

Aldus antwoord ik tevens op de tegenwerping van den Minister, waar hij zegt, dat de aanleg van een dergelijke laan slechts ten goede zou komen aan de eigenaars van de daarlangs gelegen gronden.

Uit het antwoord van den heer Lemonnier blijkt dat de aanleg van bedoelde laan slechts aan de stad Brussel ten goede zou komen.

Zooals wij er boven aan herinnerden, gaf de Brusselsche pers, reeds in Februari 1922, het algemeene plan van het ontwerp eener laan tusschen Zuidstatie en Kruidtuinlaan, dat ingestudeerd is geworden door de diensten der stad Brussel op ingeving en onder de leiding van den schepene van Openbare Werken.

De studie er van is belangwekkend en stichtend, daar ze aantoont, dat de straat loopende door de wijk van de Putterij, van de Groote Harmonie aan het kruispunt der Sinter-Goedelestraat, dat de Keizerstraat, getrokken en verbreed volgens de bij het ontwerp van overeenkomst gevoegde plannen, slechts *vakken* zijn van de samenhanglijnrichting der groote, door de stad ontworpen laan. De ons voorgelegde Overeenkomst is slechts een begin van de onverminderde uitvoering van de lijnrichting, ontworpen door de stad Brussel en voor het grootste deel van haar loop gelegen op de voor de Verbinding aangekochte gronden. De lijnrichting en de abnormale breedte der Korte Keizerstraat zijn slechts te begrijpen, zoo deze verlengd wordt door de eveneens verbreede Goudstraat en aan de Steenpoort aansluit met de lijnrichting der Verbinding, waarvan de gronden genomen moeten worden voor de verlenging van dien verkeersweg tot aan de Zuidstatie.

* * *

De Kamer zal uit deze feiten de gevolgtrekkingen halen, die zich opdringen en nog meer gewettigd worden door den nieuwen tekst, voorgesteld door de Middenafdeeling voor artikel 2 van het wetsontwerp, dat aan de Regeering de vrije beschikking laat over de gronden der Verbinding, zonder toezicht der Kamers.

Het vervolg van het antwoord op vraag 12 is geenszins geschikt om ons gerust te stellen nopens de toekomst. Het luidt : « In elk geval, *moet* de voorgestelde overeenkomst als volkomen *beschouwd worden*. Het is onjuist, dat ze slechts een inleiding is tot latere akkoorden. » Knap opgesteld, misschien; geruststellend, neen.

Volkomen? vandaag, nu ja, maar morgen? De onstandvastigheid der Regeering in haar plannen, het opgeven der Verbinding is er een bewijs van en geeft te dien opzichte reden tot elken twijfel en rechtvaardigt alle vrees.

* * *

Het antwoord begon met te zeggen dat men niet onmiddellijk alle gronden kan verkoopen en dat het over het algemeen voordeeliger zal zijn te wachten, tot er een liefhebber opdaagt en een redelijken prijs biedt.

Ondertusschen zullen zich zoovele gebeurtenissen kunnen voor doen, die een gelegenheid zullen zijn om andere betrachtingen te verwezenlijken en nieuwe schikkingen af te sluiten. Wij kennen, vooral door de huidige ondervinding, het geduld en de taaiheid, die het Gemeentebestuur van Brussel aan den dag legt om het gunstige oogenblik voor de verwezenlijking harer doelmerken af te wachten.

* * *

Merken wij ook nog op, dat de Memorie van Toelichting reeds nu er op rekent, dat de opbrengst van den wederverkoop der bloote gronden buiten de Putterij geen zeer hooge som zal beloopen. Het antwoord op de vraag nr 16 vermeldt ze trouwens eenvoudig « pro memorie ». Een prachtige uitvlucht om dien verkoop niet te houden, en zich er mee te vergenoegen ze voor niets of voor een prikje af te staan.

Anderdeels legt de achtbare Verslaggever de beteekenis van artikel 2 volgenderwijze uit :

> Artikel 2 van het wetsontwerp heeft betrekking op de overeenkomst af te sluiten met de stad Brussel om ze schadeloos te stellen voor *het opgeven* van de Middenstatie, inzonderheid door het afstaan van zekere terreinen *ten einde er een nieuwe laan aan te leggen.*

Er is geen sprake van een laan in het door den achtbaren Verslaggever bedoelde artikel 2. Van welke laan spreekt hij dan? Zou het niet de beruchte laan zijn tusschen de Zuidstatie en de Kruidtuinlaan? Men mag het vrij aldus aannemen, en die woorden van den achtbaren Verslaggever duiden ons met zekerheid aan, welke waarde dient gehecht aan het antwoord der Regeering, waar deze ons zegt dat de overeenkomst volkomen is.

* * *

Er komt ten slotte in het gezegde van den achtbaren Verslaggever een woord voor, dat we naar voren moeten halen en dat aan heel deze zaak een bijzonder uitzicht verleent.

Het Gemeentebestuur van Brussel is tegenstander geworden van de Middenstatie. Na er gedurende lange jaren en herhaalde malen de uitvoering van geeischt te hebben, vraagt het er nu de opheffing van.

Het zou dus in de wolken moeten zijn, ze te zien opheffen. Het is verlost van die nachtmerrie en zou er zich toe moeten bepalen van die overwinning te

genieten. Doch neen! men moet « ze (de stad) *schadeloos stellen vóór het opgeven van de Middenstatie!* » Aldus drukt zich de Verslaggever uit, en het is om haar schadeloos te stellen dat de Staat haar zoo'n talrijke gronden afstaat met een waarde van zoo'n talrijke millioenen!

Dat is nu eens zuiver poppenspel. Daarom basta!

HOOFDSTUK XVII.

De Overeenkomst met de stad Brussel.

Die overeenkomst doet twee vraagstukken van het allergrootste belang ontstaan.

Het eerste betreft het afstaan, door den Staat ten bate der stad Brussel, van talrijke perceelen, aangekocht voor de uitvoering der Verbinding.

De Staat doet niet alleen afstand van die perceelen maar hij draagt al de kosten, die voortspruiten uit het aanleggen van wegen voor stedelijk verkeer.

Hij verleent daarenboven aan de stad Brussel een som van 2,500,000 frank + 500,000 = 3,000,000 frank. Die Overeenkomst gaf aanleiding tot talrijke opmerkingen in de Middenafdeeling.

De achtbare Verslaggever brengt in de volgende bewoordingen verslag uit over den uitslag dier beraadslaging :

De Middenafdeeling is van meening geweest dat er geen reden bestond om dat artikel in het wetsontwerp te handhaven.

De wet inderdaad bevat twee bepalingen die men niet mag verwarren.

De eene, en de voornaamste, is het opgeven der Verbinding; de andere, of de bijkomstige, is de Overeenkomst met de stad Brussel. Men kan voorstander zijn van het opgeven zonder geneigd te zijn om voor die Overeenkomst te stemmen. Het is dus niet mogelijk die twee bepalingen in éenzelfden wetstekst te vereenigen. Onze Commissie heeft gemeend dat het verkieslijk was de Regeering de vrijheid te laten om te beschikken over de gronden der Verbinding naar het beste belang van den Staat. De Regeering zal, zoo de Wetgevende Macht zich uitspreekt voor het opgeven der Verbinding, kort daarna nagaan of er nieuwe voorstellen aan de Kamer dienen voorgelegd te worden.

De Middenafdeeling werpt aldus ballast uit en, in de overtuiging dat de Overeenkomst niet te verdedigen is en zeker verworpen zal worden, laat zij ze heelemaal varen. Het is, in werkelijkheid, een zeer duidelijke verloocheming van de voorgestelde Overeenkomst. Het komt derhalve ongelegen voor ze verder te behandelen in deze minderheidsnota.

* * *

De Kamerleden, in de overtuiging dat de Overeenkomst aan de stad Brussel ten koste van den Staat een vorstelijk geschenk van ongehoorde afmetingen aan-

biedt, zouden gewis de Overeenkomst verwerpen, zoo ze gehandhaafd werd, en met haar mee het voorstel tot opgeven van het Verbindingsontwerp.

Eerst de Verbinding weg, en kome dan wat komen moet!

Onze Commissie heeft gemeend, aldus het verslag, dat het verkieslijk was, de Regeering de vrijheid te laten om te beschikken over de gronden der Verbinding naar het beste belang van den Staat.

Zoodus, nadat de Commissie zich er duidelijk rekenschap van gegeven heeft dat het ontwerp van Overeenkomst door de Kamer onaaneembaar is, stelt zij deze voor, volledig afstand te doen van haar recht van toezicht op de bij deze zaak ernstig gemoeide Staatsbelangen, en de Regeering *de vrijheid te laten om te beschikken over de gronden der Verbinding*.

Daar ze de voorgestelde schikkingen niet kan aannemen, zou ze aan de Regeering, welke die schikkingen onaannemelijk heeft gemaakt, de zorg overlaten om voortaan naar eigen goeddenken te handelen zonder eenig toezicht van de Kamers.

Het is de volstrekte afstanddoening van wege het Parlement. De tegenstanders van het parlementaire stelsel verheugen er zich voorzeker om. Maar wij denken niet dat zij de meerderheid vormen in de Kamer.

Het voorstel geeft de mate aan van het allergrootste gewicht dat de tegenstanders der Verbinding hechten aan het opgeven derzelve, welk nadeel er ook uit volge voor het algemeen belang van het land.

Weliswaar voegt het verslag erbij dat, zoo de Wetgevende Macht zich uitspreekt voor het opgeven der Verbinding, de Regeering *daarna zal nagaan* of er nieuwe voorstellen aan de Kamer *dienen voorgelegd* te worden.

Dit, niemand zal het anders opvatten, is slechts een rad voor de oogen, dat geen ander doel heeft dan den schijn te redden, zoo hij te redden viel. Het is, krachteloos en opdat dit werkelijk en zeker zoo zou zijn, stelt de bijzondere commissie op artikel 2 een nieuwen tekst voor die aan de Regeering volmacht geeft *zonder eenig toezicht* :

Art. 2. (nieuw). — De Regeering wordt gemachtigd de gronden te verkoopen, die vrij komen ingevolge het opgeven van de werken der Noord- Zuidverbinding.

Geen interpellatie, geen dagorde zelfs van de Kamer zou aan de Regeering de bevoegdheden kunnen onttrekken, die haar dat wetsartikel zou verleenen.

Het is de inluiding ten bate der stad Brussel, van de absolute macht der Regeering zonder toezicht door het Parlement.

Welhoe! de Regeering kan een stuk grond van enkele aren noch verkoopen noch verwisselen, zonder dat een wet haar daartoe machtigt. En nu zou ze zoo maar zonder eenige tusschenkomst van het Parlement ontzaglijke oppervlakten, bestemd voor de Noord-Zuidverbinding, mogen verkoopen ?

Kan men dan gelooven dat een meerderheid zou gevonden worden om zulks goed te keuren ?

Wij zeggen « ten bate der Stad Brussel », want het spreekt van zelf dat de Regeering, die de Overeenkomst afgesloten heeft, er niet zal aan denken een andere af te sluiten. Vrij om te doen wat ze verkiest, zal ze morgen willen wat

ze gisteren wilde, en de stad Brussel zal die Overeenkomst, welke haar onverwachte voordeelen verschaft, zien handhaven en uitvoeren.

Wij kunnen ons zelfs afvragen of de Regeering wel anders kon handelen. Ze is gebonden door een Overeenkomst met de stad Brussel. Die Overeenkomst moet in werking treden, tenzij het Parlement ze verwerpt.

Welnu, in het stelsel der Middenafdeeling, verwerpt het Parlement ze niet, maar het laat de Regeering ook vrij te doen wat haar goed dunkt, dus ook de Overeenkomst te behouden.

En bijgevolg zou de Regeering er zich niet kunnen aan onttrekken wijl de eenige ontbindende voorwaarde, de weigering van het Parlement om ze goed te keuren, niet bestaat.

Het amendement voorgesteld door de Middenafdeeling, is dus nog minder aannemelijk dan het ontwerp der Regeering, dat wil zeggen, dat het Parlement er niet zou kunnen voor stemmen.

HOOFDSTUK XVIII.

Opheffing van het recht tot wederoverdracht aan de onteigenden gewaarborgd bij wet van 1835.

Nu moeten wij het tweede allerbelangrijkste vraagstuk onderzoeken, dat wij in hoofdstuk XIII hebben vermeld.

Artikel 3 van het wetsontwerp luidt aldus :

Aan de vroegere eigenaars der gronden, op het gebied van Brussel, Sint-Joost-ten-Noode, Schaarbeek, Sint-Gillis, Anderlecht en Vorst aangekocht, hetzij voor de uitvoering van de Noord-Zuid verbinding, hetzij voor de inrichting der statiën of dezer uitbreidingen, hetzij nog voor het tenietdoen van de overwegen, *wordt niet toegelaten het bij artikel 23 van de wet van 17 April 1835 voorziene recht van wederoverdracht uit te oefenen.*

Dit is gewoonweg berooving en willekeur.

De Regeering schijnt het zoo goed begrepen te hebben, dat de Memorie van Toelichting nopens dat artikel geen enkel commentaar, geen enkelen uitleg geeft.

Ze meende zeker, dat de Kamer er niet zou aan denken dien te vragen.

Het vraagstuk werd te berde gebracht in de Middenafdeeling en de achtbare Verslaggever, als vergoeding voor het stilzwijgen der Regeering, heeft getracht den tekst van artikel 3 te rechtvaardigen.

Hij veroorlove ons hem te zeggen, dat zijn bewijsvoering zijn thesis verzwakt in plaats van die te versterken.

Artikel 11 der Grondwet luidt aldus :

Niemand kan van zijn eigendom ontzet worden dan ten algemeenen nutte, in de gevallen en op de wijze bepaald door de wet en in den vorm dien ze voorschrijft,

En artikel 23 der wet van 17 April 1835 bepaalt :

Indien de gronden, aangekocht voor werken van algemeen nut, niet tot dat doel gebruikt worden, maakt een bericht, afgekondigd op de wijze aangegeven in artikel 6 titel 11 der wet van 10 Maart 1810, de gronden bekend, die het Beheer moet weerverkoopen. Binnen drie maanden na die afkondiging moeten de voormalige eigenaars die terug in het bezit willen komen van bedoelde gronden, dit aangeven, op straf van verbeuring van hun recht.

Bij gebreke van afkondiging van dat bericht door het Beheer, mogen de voormalige eigenaars of hun rechthebbenden de teruggave vragen van bedoelde gronden, en die teruggave wordt gerechtelijk bevolen na verklaring van het Beheer, dat ze niet meer bestemd zijn om te dienen voor de werken waartoe ze waren aangekocht.

De prijs van het terug over te dragen terrein zal bepaald worden door het gerechtshof van de zaak, tenzij de eigenaar verkiest het bedrag der door hem ontvangen vergoeding weer te geven. De gerechtelijke bepaling van den prijs mag in geen geval het bedrag der vergoeding overtreffen.

Anderzijds verklaart artikel 2 van het Burgerlijk Wetboek :

De wet beschikt slechts voor het toekomstige, ze heeft geen terugwerkende kracht.

* * *

De achtbare verslaggever erkent natuurlijk het bestaan van de eerste twee dier wetsbepalingen.

Al zijn pogingen strekken om te bewijzen, dat artikel 2 van het Burgerlijk Wetboek, hetwelk de terugwerkende kracht der wetten uitsluit, niet van toepassing is in deze.

Hij tracht aldus aan te toonen, dat artikel 3 geen berooving zou zijn tegenover de onteigenden en door het feit zelf een schending van de Grondwet.

De niet-terugwerkende kracht der wetten is een onmisbare veiligheidswaarborg voor de burgers. Een gezaghebbende persoon inzake burgerlijk recht, Baudry La Cantinery, verklaart te dien aanzien :

... de wetten zijn gebiedend, verbiedend of toelatend. Zou men een gebod, een verbod of een toelating begrijpen, die slaat op het verleden? Dit uit het verstandelijk oogpunt.

Uit het oogpunt van maatschappelijk belang. In een goed geordende maatschappij mogen de partikulieren er niet aan blootgesteld zijn hun fortuinstand bedreigd te zien door een verandering der wetgeving. Er is zekerheid noodig in de transacties; welnu, voor deze is er geen, indien de wetten terugwerkende kracht kunnen hebben, want het recht, dat ik heden verkregen heb door mij te voegen naar de voorschriften der bestaande wet, zou mij morgen kunnen ontnomen worden door een wet, met dewelke ik geen rekening heb moeten houden, daar het mij onmogelijk was ze te voorzien.

* * *

Een vraagstuk beheerscht het debat en in werkelijkheid is het het eenige :

De vrijheid voor den onteigende om zich de gronden te doen wederoverdragen in geval van beschikbaarheid er van, is ze ja dan neen een verworven recht van den onteigende, een recht dat deel uitmaakt van zijn eigendom?

Zoo ja, dan zou een wet, die hem van dat recht berooft, niet alleen strijdig

zijn met het beginsel van de niet-terugwerkende kracht gehuldigd bij artikel 2 van het Burgerlijk Wetboek, maar ook een klaarblijkelijke overtreding van artikel 11 der Grondwet, dat de onteigening slechts toelaat in buitengewone omstandigheden en mits billijke en vooraf betaalde schadeloosstelling.

Dat die vrijheid voor den onteigende een recht is, daarover bestaat niet de minste twijfel. Sinds lang staan de leer en de rechtspraak te dien opzichte vast.

Artikel 23 is de verklaring van een beginsel, de afkondiging van een recht. De wet zelf gebruikt het woord *recht* van wederoverdracht; het verslag van den achtbaren heer Hallet hezigt geen anderen term.

* * *

Doch dat verslag beweert, dat zulk recht slechts ingaat bij beschikbaarverkla ring der gronden; dat vóór die verklaring en voor den onteigende slechts enkel hoop bestaat, enkel *verwachting van een recht;* dat bijgevolg een wet, welke die hoop zou wegnemen, aan geen enkel verworven recht zou afbreuk doen en overeen zou stemmen met de algemeene beginselen van ons recht en van de Grondwet.

Het komt er dus op aan den aard van dat recht nader te bepalen en het oogenblik vast te stellen waarop het ingaat.

Een eerste stelsel heeft willen aantoonen, dat artikel 23 der wet van 1835 slechts de logische en noodzakeljke gevolgtrekking was uit de Grondwet, als het ware de praktische omzetting er van : De Staat mag slechts onteigenen om redenen van openbaar nut; indien aan de onteigende eigendommen de voorziene bestemming niet gegeven kan worden, vervalt de essentieele voorwaarde der onteigening en moet de onteigening zelf vernietigd worden. De beschikbaar-verklaring speelt de rol van ontbindende voorwaarde. De onteigende komt terug in het bezit van zijn gronden, waarvan hij geacht wordt steeds eigenaar te zijn gebleven, mits aan den Staat de waarde weer te geven, die de Staat hem zonder reden heeft betaald.

In dit stelsel gaat het verslag van den achtbaren heer Hallet klaarblijkelijk niet op.

* * *

Maar de leer en de rechtspraak hebben zich uitgesproken voor een andere thesis, die overigens voor het verslag niet gunstiger is :

« Artikel 23 der wet van 1835 is eene nieuwigheid, het is de afkondiging van een nieuw recht, dat niet bestond vóór het van kracht worden der wet. »

Een arrest van het Hof te Gent, dat te dier zake recht gesproken heeft, geveld op 10 Augustus 1870 op eensluidend advies van den advocaat-generaal De Paepe, heeft dit recht meesterlijk bepaald, « hetwelk bestaat in de voorkeur die hem (den onteigende) verleend wordt tot terugkoop van den grond tegen een prijs, die het bedrag van den verkoop niet te boven gaat ».

Dat voorkeurrecht is een der juridische gevolgen van de onteigening. De wetgever heeft de eigenaars willen vrijwaren tegen onnoodige of met speculatie-

doeleinden verrichte onteigeningen. Hij heeft hem, *van af den dag der onteigening*, gewapend met het recht om zijn gronden weer te nemen, zoo deze voor de gewenschte bestemming niet worden gebruikt.

De onteigening is een kontrakt.

De juridische gevolgen van een kontrakt, en van gelijk welke juridische handeling, worden bepaald vastgelegd of vastgesteld op het oogenblik van het kontrakt, onaangezien van het tijdstip van het ontstaan van het feit, waaraan die juridische gevolgen verbonden zijn. De rechten en verplichtingen der partijen bij een kontrakt staan vast op het oogenblik van het sluiten van het kontrakt, hetzij de wet ze bepaalt of de wil der partijen. Voortaan maken ze deel uit van het privaat vermogen en een wet zou ze niet kunnen wegnemen zonder berooving.

Ongewijfeld kunnen die rechten onvolmaakt zijn. Het van kracht worden er van, zooals dat hier het geval is, kan afhangen van een onzekere gebeurtenis. Maar ze bestaan er niet minder om, al zijn hun gevolgen nog beperkt. Ze kunnen het voorwerp uitmaken van kontrakten, beschikkingen ten kosteloozen of ten bezwarenden titel. Hij, die er houder van is draagt deze, zoo hij komt te overlijden, over op zijn erfgenamen.

* * *

Die beginselen zijn, wat betreft het recht van wederoverdracht op schitterende wijze in 't licht gesteld door het voormelde arrest van het Hof te Gent.

Merkwaardig is het dat de aan het Hof voorgelegde zaak juist het tegengestelde was van wat wij heden onderzoeken, en desniettemin legt hun arrest, onbevangen en uit het zuiver juridisch oogpunt doelend op een eenvoudige onderstelling, de volgende verklaring af, welke een rechtstreeksch antwoord lijkt op het verslag van den achtbaren heer Hallet :

Om dezelfde reden, in de onderstelling dat een nieuwe wet aan de feiten der beschikbaarverklaring van een grond een ander recht zou verbinden dan dat van de wederoverdracht voorzien bij de wet van 1835, kan de eignaar, wiens grond aangekocht zou geweest vóór die nieuwe wet, het recht van wederoverdracht niet verliezen, dat hij haalt uit de wet van 1835, onder het gezag derwelke hij kontrakt gesloten heeft, en men zou klaarblijkelijk als *strijdig met het beginsel der niet-terugwerkende kracht* de beslissing beschouwen, die den eigenaar van zijn recht van weeroverdracht zou berooven, onder voorwendsel dat het feit, hetwelk een nieuw met het zijne strijdig recht inluidt, gesteld werd na de afkondiging der nieuwe wet.

Die beginselen worden niet meer betwist en de openbare machten hebben ze doen gelden tot staving hunner beweringen, telkens de gelegenheid daartoe zich bood. Er zou een zekere onzedelijkheid in liggen ze te verwerpen, wanneer hun toepassing zou indruischen tegen het belang der Schatkist.

Men zal wellicht opwerpen dat artikel 2 van het Burgerlijk Wetboek slechts een wet is, die gewijzigd kan worden door een andere wet. Voorzeker, maar artikel 11 der Grondwet verzet er zich tegen, dat een of andere wet een partikulier van een deel van zijn eigendom berooft, hetgeen hier het geval zou zijn.

De achtbare verslaggever tracht een argument te slaan uit het feit dat « de vooroorlogsche verwachtingen grondig werden gewijzigd en zelfds vernietigd » en hij haalt er de theorie van het onvoorziene bij.

Ze heeft hier niets mee te maken. Zeer betwist en meer dan betwijfeld, is ze zelf niets meer dan een proeve van nieuwe verklaring der artikelen 1108 en volg., alsook 1156 en volg. van het Burgerlijk Wetboek. De partijen, zegt men, hebben zich slechts willen binden binnen de grenzen van het voorzienbare « dat wil zeggen, zoo de verschillende omstandigheden merkelijk dezelfde blijven »; maar, indien de toestand zoozeer gewijzigd wordt, dat het klaar blijkt dat de partijen, indien zij die wijziging hadden kunnen voorzien, het kontrakt niet zouden hebben willen afsluiten, ontbreekt een element van het kontrakt, namelijk de toestemming, of ten minste is deze gebrekkig. Men moet dus, voegt men er bij, in dergelijk geval de overeenkomst vernietigen en de zaken « in den oorspronkelijken staat » terugbrengen.

De theorie van het onvoorziene, zelfs aangenomen zijnde, zou voor de thesis van den achtbaren verslaggever geen enkel argument kunnen bijbrengen.

Indien de Staat zich tegenover een derde verbonden had de werken der Verbinding uit te voeren, zou hij misschien, overeenkomstig de theorie van het onvoorziene, de vernietiging kunnen vragen van het kontrakt, mits zijn medekontraktant voor elk verlies te vrijwaren. Maar de prijs der werken en de door den oorlog geschapen moeielijkheden kunnen geenszins de rechten van den onteigende wijzigen. Ten hoogste zou de Staat de vernietiging van het met den onteigende gesloten kontrakt kunnen vragen en de uitslag zou dezelfde zijn als die van het uitoefenen van het recht van wederoverdracht.

* * *

Het argument, gehaald uit de mogelijke verrijking van den onteigende, sluit niet. Indien de omstandigheden geleid hebben tot waardevermeerdering van het eigendom, is dit daarom een voldoende reden om den burger te berooven van zijn recht op het eigendom ten bate van den Staat of van de stad Brussel?

Waarom in dat geval onteigent de Staat niet, met terugwerkende kracht, al de eigendommen in België, ten einde de meerwaarde alleen te genieten?

Daarbij, in de feitenwerkelijkheid, zal de onteigende slechts een beschadigd eigendom weerkrijgen met geringer innerlijke waarde dan hetgeen hij gegeven heeft. Als werkelijke waarde zal er geen verrijking zijn, maar verarming. De meerwaarde is geen gevolg van de werken der Verbinding en van de onteigening.

* * *

Wat het ontwerp beoogt, is het recht voor den Staat, en door dezes tusschenkomst, voor de stad Brussel, om ten koste van de onteigenden voordeel te trekken uit de meerwaarde der goederen sedert 1914.

Het is daarenboven een terugwerkende onteigening verrichten. En het is vooral willen speculeeren op de meerwaarde, die de goederen zullen verkrijgen

ingevolge de ontworpen werken. Welnu, de Grondwet en de wet hebben juist door de bepalingen, die wij nu bespreken, aan de openbare machten de speculatie ten koste van de onteigenden willen ontzeggen Daarom juist hebben zij de mogelijkheid der onteigening beperkt tot de werken en tot de daartoe strikt noodige plaatsruimte.

En men zegge niet, dat het tot openbaar nut zou strekken zoo de gronden worden « verkocht om den Staat bronnen te verschaffen, waaraan hij zoo 'n groote behoefte heeft ». Dit ware de bekrachtiging van het recht voor den Staat om de burgers te berooven, zoodra de Schatkist er baat bij zou vinden.

Indien al de burgers evenzeer de gevolgen van een gemeenschappelijk kwaad moeten dragen, dient zulks te geschieden door middel van de gelijkmatig onder allen verdeelde belasting, en niet door middel van berooving van enkele partikulieren ten gunste van de stad Brussel.

Hoe zou men trouwens eenige overeenkomst vaststellen tusschen het geval, dat wij behandelen, en de kontrakten waarop van toepassing is de wet van 11 October 1919 betreffende de vernietiging of de herziening van sommige kontrakten, afgesloten vóór den oorlog.

Een partikulier heeft vóór den oorlog een kontrakt gesloten met een openbaar bestuur. Hij moet gedurende tien, twintig, dertig jaren zorgen voor leveringen, gas, electriciteit, vervoermiddelen, tegen een bepaalden prijs.

De prijs van alles is zoozeer gestegen, dat de uitvoering van het kontrakt den ondergang van dien partikulier voor gevolg zou hebben en daarentegen een ontzaglijke winst aan het kontrakteerend bestuur zou verschaffen.

De wet laat toe, dat in die omstandigheden het kontrakt eenvoudig opgezegd wordt of gewijzigd.

Het voorwerp van het kontrakt (verlichting, vervoer, enz.) houdt niet op te bestaan, maar de daarmee verbonden overeenkomst van uitvoering wordt opgezegd of gewijzigd, en dit opdat een der kontrakteerende partijen niet zou ten onder gaan ten bate van de andere, die zich zou verrijken.

Heelemaal anders is de toestand wat betreft de Verbinding. Hier verdwijnt het voorwerp van het kontrakt, wijl men de Verbinding opgeeft. Maar verre van de daarmee verbonden overeenkomst, te weten de onteigeningsakte, op te zeggen, wil men deze handhaven, zoodat men de stad Brussel verrijkt door tusschenkomst van den Staat en ten koste van den onteigende.

Dit wil zeggen, dat het geval met de Verbinding de antithesis is van de gevallen voorzien bij de wet van 11 October 1919; dit wil nog zeggen dat de wet, in stede van de thesis van den achtbaren Verslaggever te steunen, deze integendeel volstrekt veroordeelt.

* * *

Hij hebben hierboven gezegd dat artikel 3 niet enkel berooving is maar ook willekeur.

Men kan inderdaad het geval beschouwen, dat het Parlement zich zou moeten uitspreken over de afschaffing of een wijziging der wet van 17 April 1835. Een wet kan een bestaande wet wijzigen.

Wij spreken ons niet uit over de kwestie te weten of artikel 11 der Grondwet nog zou in acht genomen worden, ingeval het recht van wederoverdracht eenvoudig zou afgeschaft worden.

Het is een kwestie, welke niet rechtstreeks ons onderwerp aanbelangt.

Wij willen eenvoudig doen opmerken dat, zoo een nieuwe wet de wet van 17 April 1835 moest afschaffen, bijgevolg het recht van wederoverdracht zou opheffen ze toepasselijk zou zijn op al de Belgen, die onteigend werden van het bezit van een goed. Ze zou geen terugwerkende kracht kunnen hebben, maar ze zou algemeen toepasselijk zijn.

Welnu, artikel 3 doelt slechts op de burgers, onteigend ingevolge den aanleg der Verbinding. Ze rangschikt de Belgen in twee klassen; degenen die het recht van wederoverdracht behouden, en degenen die het niet meer genieten. Wat wordt er van de gelijkheid der Belgen voor de wet; en kan men betwisten, dat dit een stelsel van willekeur is, waaraan het Parlement zijn goedkeuring niet zou kunnen hechten?

Het zou verkeerd zijn te meenen, dat de aandacht der betrokkenen niet gaande werd gemaakt door de berooving, waarmee zij bedreigd worden.

Reeds op 23 Juni 1921, zelfs vóór het indienen van het wetsontwerp, gaf een blad uit de hoofstad *La Libre Belgique* het volgende berichtje :

Een eigenaardig proces naar aanleiding van het opgeven der Noord-Zuidverbinding.

Men heeft gemeld dat, om zich te dekken voor de verliezen, veroorzaakt doordat de werken der Verbinding geheel nutteloos verricht zouden zijn, de Staat en de stad Brussel al de beschikbare gronden weer zullen verkoopen, en ze veel duurder zullen verkoopen dan zij ze tien jaar geleden hebben moeten betalen aan de onteigende eigenaars.

Wij vernemen dat enkelen dezer zinnens zijn de weergave van hun voormalig eigendom te eischen, op grond van het feit, dat de reden van openbaar nut, waarom ze werden onteigend, niet meer bestaat. Ze verklaren zich bereid aan den Staat de sommen weer te geven, die deze hun betaald heeft, maar zij zijn daarenboven van oordeel, dat zij evenveel recht hebben als de Staat of de stad Brussel om de meerwaarde te genieten van de gronden welke naar hun bewering hun tegen hun wil ontnomen werden voor een doel, dat de openbare machten thans opgeven.

Indien dat proces gepleit wordt, zal het niet alledaagsch zijn.

Ongetwijfeld, het proces zou niet alledaagsch zijn. Maar noch het stilzwijgen der Memorie van Toelichting noch de uitvluchten van den achtbaren verslaggever zouden het pleiten er van mocielijk maken.

HOOFDSTUK XIX.

Een oplossing voor de gemakkelijke en snelle verwezenlijking.

De tegenstanders van de voltooiing der Verbinding slaan munt uit twee feiten, zeiden wij hiervoren : den moeielijken toestand der Schatkist en de behoefte der stad Brussel om met de inrichting harer wegen te kunnen beginnen.

Wij hebben de financieele kwestie behandeld en wij komen er niet meer op terug. De aanleg der Verbinding zou de inkomsten van den Staat verhoogen in plaats van ze te verminderen.

* * *

Wat betreft het inrichten van de wegen der stad Brussel, hebben wij gezegd dat de klachten van het bestuur gegrond zijn, al ontbreekt er geen overdrijving in de wijze van voorstelling Maar niets is zoo eenvoudig als hun voldoening te geven, zonder dat het den Staat een duit kost.

Een blik op het plan, gevoegd bij de Overeenkomst van 1903, laat onmiddelijk zien dat het volstaan zou een gedeelte van de plaatsruimte der middenhalte te overwelven om den doortocht der Krommestraat, genoemd Maquetstraat, mogelijk te maken alsook den aanleg van al de andere nieuwe straten in de omgeving der middenstatie. Een ander gedeelte overwelving volstaat om de wegen te kunnen inrichten langsheen de Magdalenastraat tot aan de nieuwe Cantersteenstraat.

Zoodra die overwelvingen tot stand zouden gekomen zijn, zou de Staat de aangrenzende gronden kunnen verkoopen, die hem een veel hoogere som zonden opbrengen dan de prijs der werken.

Waarom niet onmiddellijk met die overwelvingen beginnen? Omdat de stad Brussel andere verwachtingen koestert en door de opheffing der Verbinding er toe hoopt te komen zich nog veel meer en veel beter te doen toekennen dan hetgeen haar toegestaan wordt door de Overeenkomst van 1903.

Het ontwerp dat wij daareven aangaven, is de verwezenlijking zeer nabij geweest wat betreft de Krommestraat.

De voorganger van den achtbaren huidigen Minister van Spoorwegen, de achtbare heer Poullet, had inderdaad de plannen en bestekken goedgekeurd van het werk, dat de uitvoering der Krommestraat had mogelijk gemaakt.

De kwestie werd bij de Middenafdeeling aanhangig gemaakt en deze vroeg mededeeling van de plannen.

En toen werd met de Regeering de volgende verbazingwekkende briefwisseling gevoerd. Wij lasschen hier die vragen en antwoorden in, in plaats van ze naar het einde dezer nota te verschuiven, wegens hun gewicht voor het vraagstuk, dat ons voor het oogenblik bezig houdt.

Vraag nr 20.

30 November 1923.

Mijnheer de Minister,

De Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het opgeven der Noord-Zuidverbinding, zou U zeer dankbaar zijn, indien U de welwillendheid zoudt hebben haar het door Minister Poullet goedgekeurd plan te doen toekomen der overwelving aan te brengen in de wijk der middenhalte voor den doortocht der Krommestraat-Ravenstein.

Onder betuiging mijner beste gevoelens.

F. Brusselmans.

Antwoord.

Brussel, 11 December 1923.

WAARDE COLLEGA,

Het is bij het Beheer onbekend, dat de heer Poullet een plan goedgekeurd heeft voor een overwelving aan te leggen in de wijk der Putterij voor den doortocht der Krommestraat-Ravenstein.

Ik stuur U een afschrift van het plan, gevoegd bij het avenant der Overeenkomst van 7 April 1905 betreffende de omvorming van de wijk der Putterij en dezer omgeving.

Ik verzoek U mij de willen zeggen of de aanduidingen van dit plan U voldoend zijn.

Ontvang, waarde Collega, de betuiging mijner gevoelens van verkleefheid.

De Minister,

(*Get.*) NEUJEAN.

De Afdeeling nam met groote verbazing kennis van dat antwoord. Een nieuwe vraag werd gesteld. Ziehier de tekst :

Vraag nr 21.

Aan den Minister van Spoorwegen, te Brussel.

MIJNHEER DE MINISTER,

De Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het opgeven van de werken der Noord-Zuidverbinding, heeft met eenige verbazing kennis genomen van uw brief van 11 December laatstleden.

In den brief gelieft U ons te zeggen, dat « het aan het Beheer onbekend is, dat de heer Poullet een plan goedgekeurd heeft voor een overwelving aan te leggen in de wijk der Putterij voor den doortocht der Krommestraat-Ravenstein ».

Er werd aan de Middenafdeeling kennis gegeven van een bericht, verschenen in het *Bulletin Commercial* , reeds vanaf 18 December 1920 tot in Augustus 1921, ten minste een maand vóór het ontslag van den heer Poullet.

Die aankondiging luidde als volgt :

« In de Magdalenazaal (bovenste galerijen der Beurzen voor metalen et steenkolen, ingang langs de Bortiergalerij, Magdalenastraat en Sint-Janstraat) zal de heer Bruneel, beheerder van Wegen en Werken, eerlang een aanbesteding houden voor de voortzetting der werken tot overwelving der middenhalte van Brussel ter plaatse van de toekomstige Krommestraat (genoemd Maquetstraat).

» De gegadigden kunnen van de plannen inzage nemen en inlichtingen bekomen op het kantoor van den heer Jacques, hoofdingenieur-bestuurder van den dienst, 36, Brabantstraat, te Brussel, alsook op het Kantoor voor aanbestedingen, Augustijnenstraat, 15, te Brussel. »

Het komt ons voor dat voormeld bericht in tegenspraak is met de inlichtingen, die U aan de Middenafdeeling hebt gelieven te doen geworden. Deze ziet er zich dus toe verplicht er op aan te dringen, dat ze nauwkeurig ingelicht worde over de voorwaarden, onder dewelke de plannen, bedoeld in het hiervoren aangehaalde bericht, goedgekeurd zijn geworden.

Indien, na onderzoek, bevonden wordt dat die plannen niet goedgekeurd zijn geweest door den heer Poullet, gelief ons dan te laten weten welke Minister ze goedgekeurd heeft.

Onder betuiging mijner beste gevoelens.

ÉM. BRUNET.

Antwoord.

MINISTERIE
van
SPOORWEGEN, ZEEWEZEN, POSTERIJEN
EN TELEGRAFEN.

—

Kabinet.

Brussel, 8 Mei 1924.

Aan den Heer Brunet, voorzitter der Middenafdeeling, belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende het opgeven van de werken der Noord-Zuidverbinding.

Mijnheer de Voorzitter,

Onze collega, de heer Brusselmans, heeft ons op 30 November 1923 een heel nauwkeurige vraag gestuurd : aan de Middenafdeeling het plan meedeelen, *goedgekeurd door den Minister Poullet*, voor de overwelving aan te leggen in de wijk der Putterij voor den doortocht der Krommestraat-Ravenstein.

Daar dat plan niet bestaat, was mijn antwoord van dato 11 December 1923 volkomen ter zake. Bij het sturen van een samenhangplan der overwelving aan uwe Commissie, heb ik trouwens zorg gedragen er bij te voegen : « Ik verzoek U mij te zeggen of de aanduidingen van dat plan U voldoende zij. »

Het schijnt nu wel, volgens uw brief van 29 April 1924, dat de vraag gesteld door den heer Brusselmans, in andere bewoordingen had moeten gesteld geworden zijn.

Er is dus een misverstand in het spel. Onderstaande inlichtingen geven de Middenafdeeling de gelegenheid zich daar rekenschap van te geven.

In 1913 werd door den heer Van de Vyvere goedgekeurd de aanbesteding der overwelving aan te leggen in de wijk der Putterij voor den doortocht der Ravensteinstraat. De plans waren goedgekeurd door den heer Motte, te dien tijde beheerder van Wegen en Werken.

De werken waren begonnen, toen de oorlog uitbrak.

Na den wapenstilstand rezen lange discussies tusschen het Beheer en den aannemer. Overeenstemming kon niet bereikt worden.

Er moest dus op 2 Juni 1920 een nieuwe aanbesteding gehouden worden (de heer Poullet was toen Minister). Die aanbesteding ging niet door, omdat de gevraagde prijzen buitenmatig voorkwamen.

De oorspronkelijke plans werden eenigszins gewijzigd en goedgekeurd, ditmaal, in naam van den Minister, door den heer Bruneel, toen beheerder van Wegen en Werken.

Het voorstel tot het in aanbesteding leggen werd goedgekeurd den 12n November 1920 (de heer Wouters d'Oplinter nam toen het interim van het Departement waar). Overeenkomstig mijn voorschriften werd die aanbesteding niet gehouden.

Het is door onachtzaamheid, dat het bericht bleef verschijnen in het *Bulletin* tot in Augustus 1921.

Hierbij voeg ik een afschrift van de plans, goedgekeurd in November 1920.

Onder betuiging mijner gevoelens van verkleefdheid.

De Minister,

Xavier Neujean.

Dat antwoord is kentschetsend.

Het bewijst dat de Minister onjuist ingelicht werd door dengene of degenen, van wie het antwoord uitging, dat hij gaf op de eerste vraag der Middenafdeeling. De uitleg van wat hij een misverstand noemt, houdt geen steek.

Het is duidelijk dat een belangrijk ontwerp, zooals hetgeen wij nu behandelen, niet in aanbesteding kan gelegd worden zonder de goedkeuring van den Minister te hebben gekregen.

De Minister was de achtbare heer Poullet. Maar de achtbare heer de Wouters d'Oplinter nam, zegt men ons, het interim van het Departement waar op het oogenblik van de goedkeuring van het plan, en op dat feit zonder eenig belang, zonder eenige beteekenis, steunt de steller van het antwoord aan de Middenafdeeling om ons te zeggen, dat *het beheer geen kennis droeg van een plan, goedgekeurd door den heer Poullet!*

Alsof de achtbare heer de Wouters d'Oplinter, tusschentijdig Minister, er heeft kunnen aan denken zijn handteekening ter goedkeuring te zetten op een plan, dat de Minister, wiens plaats hij bekleedde, niet had goedgekeurd.

Het is volkomen zeker, dat het beheer kennis droeg van het plan gevraagd door de Middenafdeeling. Het is, aldus de brief van den achtbaren Minister, « door onachtzaamheid » dat het bericht van 12 November 1920 door den achtbaren heer de Wouters d'Oplinter goedgekeurde aanbesteding tot in Augustus 1921 bleef voorkomen in het *Bulletin commercial*. Maar het is klaar, dat het feit zelf van dat bericht te hebben geschrapt bewijst, dat het beheer kennis droeg van het plan.

Dat het plan de handteekening droegt van den heer Poullet of van zijn tusschentijdigen plaatsvervanger, doet niets ter zake. Er was geen twijfel mogelijk nopens het voorwerp van de vraag ingediend door de Middenafdeeling. Waarom werd daaraan niet onmiddellijk voldoening gegeven? Ziedaar wat ons niet werd gezegd, maar wat licht te raden is.

In elk geval, zou de uitvoering van het plan sinds lang voldoening geschonken hebben nopens hetgeen rechtmatig is in de eischen der stad Brussel.

Het gezond verstand zegt, dat men er onverwijld dient mede aan te vangen, daar het geen enkele uitgave zal vergen vanwege den Staat, wijl de verkoop der aangrenzende gronden ruimschoots zal opbrengen, wat het werk zal kosten.

HOOFDSTUK XX.

Bijkomstige bezwaren der Verbinding vermeld in de Memorie van Toelichting.

De Memorie van Toelichting vermeldt nog enkele door haar « bijkomstig » genoemde bezwaren der Verbinding.

Wij zullen er niet lang bij blijven stilstaan. Wij hebben bewezen dat de bezwaren, die zij als hoofdbezwaren beschouwt, niet bestaan. Welke waarde kunnen dan wel de bijkomstige bezwaren hebben?

Onze collega's behoeven daar evenwel eenig begrip van te hebben.

Meent de Memorie van Toelichting, ze zegt het ten minste, dat men voor de uitvoering der tunnels er toe zou kunnen gebracht worden om in open lucht te werken!

Men zou, naar het schijnt, een ontzaglijke gracht moeten graven vanaf de Kappellekerk tot voorbij de Kruidtuinlaan.

In die gracht zou men den tunnel bouwen om hem daarna met aarde af te dekken, net zooals men in de steden een riool aanlegt op den bodem eener gracht. Er zou zelfs naar alle waarschijnlijkheid, in de gedachte van den voorstander dier werkwijze, dit wezenlijk verschil bestaan, dat bij de riool de gracht beschoeid wordt en dat hare breedte bepaald is tot de breedte van het te bouwen riool, terwijl bij een tunnel, waarbij de gracht te diep en te breed zou zijn om zeer kronkelachtig te zijn, men ze naar alle waarschijnlijkheid zou moeten aanleggen met glooiende wanden, hetgeen daaraan een buitenmatige breedte zou doen geven!

* * *

Dat is een uitvoeringswijze van den ouden tijd. Het is niet de opvatting van een modern ingenieur. Om ze te verdedigen moet men onbekend zijn met al wat in den vreemde verricht werd en met den besten uitslag. De kunst van den modernen ingenieur heeft in menige stad vraagstukken van denzelfden aard opgelost. Bouwwerken van tunnels aangelegd onder gebouwen met zeer talrijke verdiepingen, als in Amerika en zelfs te Parijs, zijn niet zeldzaam en wij zouden er verscheidene voorbeelden van kunnen aanhalen onder meer te New-York, Berlijn, Parijs, Boston, Londen, waar een spoorwegstatie aangelegd werd onder een kerk.

De opwerping is derhalve slechts een nieuwe musschenverschrikker.

* * *

Eertijds kondigden de tegenstanders der Verbinding aan, dat de torens der Sinter-Goedele zouden instorten tijdens de uitvoering van het werk.

Dagbladen gaven die torens weer in den schuinen stand, dien ze zouden innemen vóór hun val. Die photo's, vóór den tijd, stemden overeen met de vrees die gezaghebbende ingenieurs geuit hadden.

Die bewering werd herhaalde malen en op onweerlegbare wijze te niet gedaan. De grondboringen hebben in den omtrek der torens de aanwezigheid van een nooit bebouwden grond van uitstekende vastheid aangetoond. De nota van 1909 in haar Hoofdstuk IX geeft den waren toestand weer.

Van zijn kant heeft de heer de Broqueville die aantijgingen den kop ingedrukt in de zitting van 14 Maart 1911. Zie hier hoe hij zich uitgedrukt heeft :

Men heeft beweerd dat het Korps van Bruggen en Wegen vijandig stond tegenover het ontwerp en dat het zich eenparig uitgesproken heeft tegen de Noord-Zuidverbinding.

De heer Janson. — Ik ben het niet die dat beweerd heb!

De heer Broqueville, *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Neen, juist daarom heb ik een oogenblik geleden gezegd, dat men zooveel heeft gedrukt en gezegd, dat men er wel eenige woorden aan moet wijden, maar ik breng U volgaarne deze hulde, dat U niet meegedaan hebt aan die grove leugen, de Kamer vergeve mij het woord.

Er bestond een eenvoudig middel om te weten of het waar was, dat het Korps van Bruggen en Wegen zich uitgesproken heeft tegen het ontwerp : namelijk de vraag te stellen. Ziehier wat de Algemeen Bestuurder van Bruggen en Wegen onder zijn handteekening verklaart :

Ik heb de eer U te herhalen hetgeen ik U gisteren nog zeide, dat het Korps van Bruggen en Wegen niet geraadpleegd werd nopens de moeielijkheden, die de uitvoering van de werken der Noord-Zuidverbinding zou ontmoeten, derhalve had het te dien aanzien geen advies uit te brengen.

De heer Janson. — Het is jammer, dat men dat korps niet heeft geraadpleegd.

De heer Broqueville. *Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafen.* — Zulks belet niet dat men gezegd heeft, dat het Korps van Bruggen en Wegen zich had uitgesproken tegen de Noord-Zuidverbinding. Men heeft er zelfs bijgevoegd, dat men huiverde bij de gedachte aan de gevaren, waaraan men sommige onzer monumenten zou blootstellen, namelijk de Sinter-Goedelekerk.

Hier weer heb ik gevraagd wat er waar van was in die bewering, en ziehier hetgeen het Algemeen Bestuur van Bruggen en Wegen antwoordt :

« Wat het tweede punt betreft, alle ingenieurs weten dat, gezien den vooruitgang der moderne techniek, de bouwwerken van elken aard onttrokken kunnen worden aan de gevaren, die de nabijheid van ondergrondsche werken als die van bedoelde Verbinding voor dezelve zou opleveren ».

Een heel duidelijk en heel categoriek antwoord dus.

De heer Vandervelde. — Het is een betrekkelijke nabijheid : 66 meter afstand.

* * *

Legenden nochtans zijn taai en den laatsten tijd heeft men opnieuw gesproken van de mogelijke, zelfs waarschijnlijke instorting van de Sinter-Goedele-torens.

* * *

Men moet de Memorie van Toelichting dank weten, dat ze die fantazie van in het nauw gedreven tegenstanders niet heeft overgenomen, naar de opwerping, getrokken uit de noodzakelijkheid om den tunnel aan te leggen op den bodem van een open gracht, heeft nagenoeg dezelfde waarde.

* * *

De Memorie van Toelichting, logisch met zich zelf, is minder bevreesd voor hetgeen het werk zou kosten, bij een uitvoering er van in de door haar onderstelde onwaarschijnlijke omstandigheden, dan voor den warboel die zou veroorzaakt worden door « die ontzaglijke gracht, die zich gelijktijdig of opvolgend zou uitstrekken van af de Kapellekerk tot aan de Kruidtuinlaan doorheen de Magdalenastraat, de Loxumstraat en de Sinter-Goedelestraat ».

De steller vergeet, onvrijwillig weliswaar, dat ook het ontwerp der laan Noordstatie-Zuidstatie, gevraagd door de Stad, Brussel openrijt over een nog aanzienlijker lengte. Zou het puingezicht door deze bouwvallen veroorzaakt, aangenamer zijn dan hetgeen, bij onderstelling, het gevolg zou zijn van de werken der Verbinding ?

Tijd noodig tot voltooiïng der Verbinding.

« Men zou tien jaren noodig hebben » zegt de achtbare verslaggever.

In 1909 was de voltooiïng der Verbinding voorzien tegen 1915. De oorlog heeft alles stilgezet. Nemen wij aan, dat men heden nog zes jaren noodig heeft. Zoodoende zou men kunnen denken aan de inhuldiging van een grootsch en schoon werk van allergrootst belang voor het land, op den datum waarop wij het eeuwfeest onzer Onafhankelijkheid zullen vieren.

Waar heeft de achtbare verslaggever gevonden, dat men nog tien jaren zou noodig hebben, en waarom? wij weten het niet.

* * *

Maar het is tamelijk natuurlijk de uitvoeringstermijnen der Verbinding te vergelijken met die van andere werken, bijvoorbeeld van de lijn Schaarbeek-Halle, waaraan de Memorie van Toelichting en de achtbare verslaggever een zoo groote rol toekennen.

Het blijkt uit het antwoord van de Regeering op het antwoord n' 8 der Middenafdeeling, dat de werken van die lijn, waartoe besloten werd in 1895, dus vóór de Verbinding, begonnen werden in 1904, dus twintig jaar geleden.

Die werken hebben langzamer moeten vorderen dan die der Verbinding. Is dit een reden om ze te laten varen?

Voegen wij er bij, dat de voltooiïng er van nog 35 millioen zal kosten, maar noch de prijs der bouwstoffen, noch die van de arbeidskrachten, noch de toestand der Schatkist schijnen hier in overweging genomen te moeten worden. Die zaken hebben slechts belang voor de Verbinding.

Er is nooit sprake van geweest de Verbinding te laten dienen voor het goederenverkeer, zegt de achtbare verslaggever der Middenafdeeling.

Hij veroorlove ons zulks vast te stellen, hij stampt hier een deur in, welke sedert meer dan dertig jaar openstaat, want op geen enkel oogenblik is er sprake van geweest over de Verbinding goederentreinen te laten rijden of rollend materieel (wij veronderstellen dat de achtbare verslaggever door de woorden rollend materieel verstaat de afgespannen locomotieven.

Zouden bij toeval de verbeterde maar kopvormig blijvende Noord- en Zuidstaties kunnen gaan dienen voor het goederenverkeer?

Aangaande de bewering dat de reizigerstreinen, waarvoor de Verbinding zou kunnen dienen, niet winstgevend zijn, hebben wij door de berekening der inkomsten bewezen, dat de rendeering der Verbinding integendeel buitengewoon hoog zal zijn, meer dan 4 millioen frank per kilometer.

HOOFDSTUK XXI.

Samenvatting en besluit.

Om de nota te lezen die wij hebben opgesteld, zullen wellicht enkele onzer collega's geen tijd hebben.

Wij meenen hen van dienst te zijn door onzen arbeid en onze gevolgtrekkingen samen te vatten in de enkele bladzijden die hier volgen.

* * *

Het grondig onderzoek, dat wij hebben ingesteld uit het technisch oogpunt van het vraagstuk, bewijst, dat de Verbinding de methodische, volledige en bepaalde oplossing is van het vraagstuk dat in Groot-Brussel is gesteld en dat het geheele land aanbelangt.

Ze doet de gaping verdwijnen, die bestaat op het net der Belgische spoorwegen, ze voorziet in de door allen erkende ontoereikendheid der staties te Brussel en, dank zij de ontzaglijke vermeerdering van het vermogen dier staties — na hunne ombouwing tot doorrijstaties — verzekert ze voor een zeer langen, feitelijk en onbepaalden tijd, de regelmatigheid en de veiligheid van die staties.

* * *

De inrichting der kopstaties, verdedigd door de Memorie van Toelichting maar veroordeeld door alle bevoegde personen inzake spoorwegkunde, is daarentegen volkomen ontoereikend zelfs voor een zeer naaste toekomst.

De inrichting, voorgesteld voor de Noordstatie en voor die der Groendreef, zou leiden tot een moeizame, praktisch onmogelijke exploitatie, zou voor het verkeer in de hoofdstad een voortdurenden hinder vormen en een blijvende bron van de ernstigste gevaren.

Het stelsel der statie Brussel-Noord, voortaan gesplitst in twee afgezonderde vakken, zou zwaar nadeel berokkenen aan het publiek, dat voortaan beroofd zou zijn van een aantal treinaansluitingen, die het tegenwoordig in Brussel-Noord zelf vindt.

Het zou daarenboven de verwezenlijking van het ontwerp eener laan boven de overwelfde Zenne, stroomafwaarts van Brussel, volstrekt beletten. Het is volkomen onaannemelijk.

* * *

Geen kunstgreep bij de exploitatie zou de ontoereikendheid der ontworpen kopstaties kunnen verhelpen. Integendeel, niet alleen zou de Verbinding den tegenwoordigen toestand verbeteren, maar op afdoende wijze zou zij de ernstige gebreken van onze spoorweginrichtingen in de hoofdstad en daarrond verhelpen.

De Verbinding is overigens de goedkoope oplossing, want de ontvangsten opgebracht door het nieuwe vak zouden niet alleen den dienst verzekeren van de renten van het belegde kapitaal, maar zouden daarbij zijne aflossing mogelijk maken.

* * *

De inrichting van kopstaties geeft geen aanleiding tot het leggen van nieuwe vakken, noch tot het innen van bijtaxes. Het kapitaal zou belegd worden met verlies der hoofdsom. Dit kapitaal zou ongemeen groot zijn, zoo men inrichtingen

wilde tot stand brengen die logisch waren, behoorlijk geschikt voor het publiek, aanneembaar met het oog op het verkeer en de verfraaiing der hoofdstad en kunnende voor een zelfs tamelijk beperkt aantal jaren, in de steeds stijgende behoeften van den dienst voorzien.

* * *

In zijn rede ter Kamer, op 8 Juli 1921, drukte de Minister van Spoorwegen zich als volgt uit over het al of niet behouden der Verbinding :

... Ik vraag mij af of, in de tegenwoordige critische omstandigheden, de financieele zijde van het vraagstuk niet voor alles de aandacht van de Kamer moet gaande maken.

De Memorie van Toelichting legt ook nadruk op deze financieele zijde :

Kortom, als men tot de onmiddellijke voltooiing der werken besluit, moet men eene uitgave van op zijn minst 300 millioen voorzien.

Onze financieele toestand laat zoo 'n inspanning niet toe.

De Buitengewone Begrooting van 1922 bedraagt, wat den spoorweg betreft, 65,000,000 frank; om deze toekenning niet teoverschrijden, heeft men eene reeks werken moeten uitstellen waarvan het nut, ja de noodzakelijkheid ontbetwistbaar is. Welnu, in de veronderstelling dat de verbindingswerken in zes jaar zouden kunnen voltooid zijn, zouden wij gedurende zes achtereenvolgende dienstjaren, in een bijkomende uitgave van 50,000,000 frank moeten voorzien.

Het ware onmogelijk er toe te besluiten, zelfs indien het nut der werken bewezen was. Hoe zou men er aan denken als het uitgemaakt schijnt, dat dit geld, waaraan wij zoo dringend behoefte hebben voor werken van onbetwistbaar nut, niet dienen zou om den huidigen toestand te verbeteren!

* * *

Eerst en vooral moeten wij er op wijzen dat het bedrag der uitgaven, die nog moeten worden gedaan, geen 300, noch 320, en nog veel minder 500 millioen is, zooals de achtbare verslaggever het aankondigt.

De kosten van de werken voor de Verbinding en die alleen te haren laste moeten komen, bedragen, na aftrek van de opbrengst van den verkoop der vaste goederen, slechts 105 millioen frank, zeggen wij in ronde cijfers 110 millioen.

Vanaf het eerste jaar der exploitatie, gesteld in 1931 reeds, zal de Verbinding meer dan 12,250,000 frank opbrengen. Gesteld zelfs dat de verhouding der reizigers, die tot de centrale halte reizen of de geheele Verbinding afreizen, twee vijfden en een vijfde slechts bedraagt in plaats van de helft en een vierde zooals werd verwacht, dan zal de opbrengst van de lijn nog meer dan 10 millioen bedragen vanaf 1931, en *deze opbrengst zal jaar voor jaar stijgen* wegens de ononderbroken stijging, sedert meer dan vijftig jaar waargenomen, met uitzondering van het oorlogstijderk, van het aantal reizigers die te Brussel in- of uitstappen.

Deze reserves zouden volstaan, niet alleen om de interesten (1) te dekken van de totale kosten der Verbinding, min dan 200 millioen *met inbegrip van de kosten*

---

(1) Deze interesten worden alsvolgt berekend :

88 millioen vóór den oorlog uitgegeven tegen 3 t. h.	fr.	2,640,000 »
110 millioen na den oorlog tegen 6 t. h.		6,600,000 »
TOTAAL. . .	fr.	9,240,000 »

vóór den oorlog, maar, wegens de voortdurende stijging, zouden zij de afschrijving mogelijk maken van de gedane uitgave, iets zeldzaams en allicht eenigs op het stuk van openbare werken.

* * *

De Memorie van Toelichting verklaart dat « zelfs zoo het nut van de werken bewezen was, het nog onmogelijk zou zijn tot de uitgaven te besluiten. »

Dat is eene economische ketterij.

De heeren Coppieters en Hubin hebben daarover den staf gebroken, zooals wij verder zullen aantoonen.

De heer Theunis, Eerste Minister en Minister van Financiën, heeft haar reeds bij voorbaat weerlegd wanneer hij in zijn programrede van 22 December 1920 zegde :

Het ware eene slechte bezuiniging — hier raak ik een kiesch onderwerp aan — volstrekt af te zien van sommige openbare werken tot verrijking van België's economische uitrusting, vooral wanneer deze werken voor het oogenblik een krachtig middel zijn tot bestrijding van de werkloosheid.

Deze slotwoorden, die, op het oogenblik dat hij sprak, van pas waren deden geen afbreuk aan de volledige strakheid van het algemeene beginsel door den geachten Minister vooruitgezet.

De heer Coppieters zegde in den Senaat op 3 Augustus 1921 :

Wat betreft de opwerpingen van financieelen aard, zeg ik tot de tegenstanders van de Verbinding dat hunne argumenten kunnen worden aangevoerd naar aanleiding van al de ontworpen groote werken.

. . . . . .

De werken te Antwerpen, de werken aan de vaart van Charleroi en, over het algemeen, al de groote ondernemingen, moeten, wegens den oorlog, min of meer op den financieelen toestand van het land drukken.

Het geldvraagstuk is natuurlijk steeds van belang, maar van het oogenblik dat de Verbinding noodig is, moet dit vraagstuk ons niet weerhouden.

. . . . . .

Het geldt een winstgevend werk en het belegde kapitaal zal niet verloren zijn, want het staat vast dat de reizigers, die de Verbinding zullen benuttingen, hunne reiskaarten zullen betalen en niet kosteloos zullen reizen. Men kan dus zeer goed aannemen dat de afschrijving van het kapitaal in 66 jaar zal geschieden en, in die voorwaarden, is het geldvraagstuk van bijkomend belang.

De geachte heer Hubin, op de vergadering van 22 December 1920, steunend op een vergelijking van den Minister van Financiën, zegde :

Ik heb het woord gevraagd op het oogenblik dat de heer Hallet zinspeelde op het voornemen van de Regeering af te zien van de Verbinding.

Il hoop dat de Regeering zal nadenken alvorens die bedreiging ten uitvoer te leggen, want zulke daad is haar ontzegd zoolang eene wet niet beslist dat het werk wordt opgegeven.

Eene wet kan inderdaad niet worden tegengehouden door een besluit van de Regeering. Wij zullen trouwens de gelegenheid hebben op deze zaak terug te komen en haar omstandig te onderzoeken. Enkele woorden slechts omdat de Minister van Financiën, zooals hij heeft gezegd, een vakman is, wat moet worden toegegeven.

Hij heeft daareven een vergelijking gemaakt, die ik als juist beschouw en die het land voorstelt als een groote fabriek die voortbrengt en die, naar zijn meening, een waarborg voor de toekomst is. Als financieel bestuurder der fabriek, vraag ik hem of hij het goed zou vinden dat de fabrieksleider handelen zou als volgt : wanneer de fabriek normaal werkte had de leider besloten de uitrusting te verbeteren. Ik weet wel dat voor sommigen de zaak nooit van groot belang was, maar de Kamer moet beslissen of zij haar aldus beschouwt. Het staat echter vast dat de Kamer herhaaldelijk de Verbinding heeft beschouwd als eene werktuig, eene machine tot verbetering van onze economische uitrusting.

Een brand is ontstaan en de fabriek moest gedeeltelijk worden heropgebouwd; iedereen geeft toe dat men voor groote financieele moeilijkheden komt te staan; er zijn voorzeker machines die men beter zou doen herop te bouwen vóór andere die men, vóór de ramp, voornemens was in de fabriek aan te leggen. Dit geef ik toe. Maar wanneer, onder financieele voorwendsels, men wil afzien van het bouwen eener nieuwe machine, die onze uitrusting zou volmaken, dan teeken ik verzet aan.

De heer Huysmans. — Eens toch moet zij worden gebouwd.

De heer Helleputte. — En dat zal duurder komen te staan.

De heer Huysmans. — Dat staat vast.

De heer Hubin. — Al te goed begrijp ik de houding van sommige volksvertegenwoordigers, uit Brussel namelijk, in deze zaak. Wij weten zeer wel dat zij steeds gewaand hebben dat de Verbinding eene Brusselsche zaak was. Dat is zij volstrekt niet.

De heer Fischer. — Toch wel in hare gevolgen.

De heer Huysmans. — Volstrekt niet.

De heer Hubin. — Het is volstrekt geen Brusselsche zaak; het is een werk van nationaal belang dat op het grondgebied van Brussel moet worden uitgevoerd.

De heer Helleputte. — De Brusselaars hebben minder belang bij de zaak dan de overige Belgen.

De heer Hubin. — Juist zoo. Wellicht zijn er belangen waarvoor men niet durft uit te komen, zooals die van de neringdoeners die zich inbeelden dat het goed is dat de reizigers, uit Antwerpen naar Bergen, Brussel te voet moeten doortrekken en aldaar een maal nemen. Er zijn nog andere kleinzielige beschouwingen. Ik wil daarover thans niet spreken; wij zullen daarop terugkomen, want de zaak moet grondig worden onderzocht. (*Zeer wel! op verscheidene banken.*) In elk geval vraag ik aan de Regeering — en dat is mijn recht — dat geen enkele maatregel zou worden getroffen waarbij van de verbindingswerken wordt afgezien.

Ik heb deze zaak stap voor stap gevolgd, sedert twintig jaar houd ik mij daarmede onledig en mij werd bewezen dat dit werk van het hoogste belang is voor het land en dat Brussel daar niets heeft in te zien. Gewis, de belangen van Brussel konden in het gedrang komen, men zou haar gronden afstaan waarmede zij doen kon, wat wij weten (*Gelach*). Maar wij zitten hier niet om de belangen van het Brusselsch gemeentebestuur te behartigen.

De heer Huysmans. — De gemeenteraad licht trouwens op sterven.

De heer Hubin. — Het Parlement heeft uitspraak gedaan en het moet de hand houden aan de algemeene belangen van het land en ik meen dat in de toekomst zooals in het verleden, het zich voorstander zal verklaren van de Verbinding, onder het voorbehoud dat ik daareven aanduidde.

De Memorie van Toelichting stapt licht over de technische beschouwingen heen, in de hoop dat deze de lezers niet zullen treffen, terwijl de financieele beschouwingen hun schrik zullen aanjagen.

Eenvoudige taktiek, maar zeer slechte berekening.

Heeft de Staat de gewoonte zich aan zijn plichten te onttrekken waar het geldt de vrijwaring der algemeene belangen die hem zijn toevertrouwd?

Mag men, *onder voorwendsel* van financieele beschouwingen, afzien van voor het algemeene belang onontbeerlijke inrichtingen? Daarop heeft de Eerste Minister reeds geantwoord.

Uit een studie over het Duitsche spoorwegnet, die na den oorlog verscheen in *La Technique moderne*, onder de handteekening van den heer Louis Nigot, knippen wij de volgende gevolgtrekkingen :

Uit deze beschouwingen blijkt dat de kennis van het Duitsche spoorwegnet voor ons van tweeërlei belang is, technisch en financieel, zooals wij bewijzen zullen.

Van de Duitschers hebben wij veel te leeren op het stuk van inrichting der statiën en exploitatie, vooral van de kruispunten, waarin zij ons de baas zijn. Wanneer, onder den oorlog, door inlichtingen of na den wapenstilstand door bevindingen ter plaatse, de bestuurders der Compagnies du Nord et de l'Est kennis kregen van de Duitsche werken, waren zij vaak met verstomming geslagen bij het zien van de wijzigingen door den vijand toegebracht aan zijn spoorwegnet : verdubbeling van lijnen, splitsing van geleidingen, nieuwe aansluitingen... Van inwoners van het bezette gebied hebben wij vernomen dat een van de zaken waarmede de Duitschers het meest indruk maakten, de omwerking van het spoorwegnet was, die scheen aan te geven dat de bezetter definitief werk verrichten wou. Men mag gerust beweren dat de technische diensten der groote compagnies in Frankrijk slechts voordeel kunnen halen uit het onderzoek der Duitsche methoden die, hadden wij ze toegepast, ons uit vele hachelijke toestanden hadden gered.

Maar, zal men zeggen, om aldus te kunnen voorzien in al de behoeften, zoowel economische in vredestijd als strategische in oorlogstijd, moesten de spoorwegen toch zwaar op de Begrooting drukken; in Frankrijk, met een vaak middelmatige exploitatie, moesten de Compagnies herhaaldelijk haar toevlucht nemen tot intrestenwaarborg; in Duitschland moest de wanverhouding tusschen de lasten en de inkomsten verpletterend zijn en de Bondsstaten moesten zich gewis groote offers getroosten om aan al de eischen te kunnen voldoen. De cijfers van onderstaande tabel, overgenomen uit de officieele bescheiden van het « Eisenbahnamt », weerleggen die bewering op treffende wijze :

Jaren.	Bedrijfsuitgaven in marken.	Bedrijfsinkomsten in marken.	Batig overschot in franken.
1908	1,947,799,842	2,695,083,586	934,104,430
1909	1,971,135,335	2,840,496,721	1,086,701,710
1910	2,032,644,948	3,033,035,561	1,250,488,066
1911	2,117,022,984	3,268,065,474	1,438,800,612
1912	2,304,842,282	3,473,854,342	1,461,265,075

In 1912 bedroeg het kapitaal, vertegenwoordigd door de Staatsspoorwegen waarop bovenstaande tabel slaat, en dat wij niet omstandig zullen onderzoeken, 18,099,852,290 mark, maakt 22,624,815,363 frank. De interest van dit kapitaal overschreed dus 6,45 t. h.

Uit deze korte studie kan licht het besluit worden getrokken. Een practische en methodische geest, een klare opvatting van het na te streven doel en de daartoe noodige inspanning, de mogelijkheid alles grootscheeps aan te vatten om door de gebeurtenissen niet te worden verrast, dit zijn de kenmerken van het werk van het *Eisenbahnamt* van Berlijn, dat nooit heeft teruggedeinsd voor geldelijke offers waarvoor het trouwens rijkelijk werd beloond in het vervolg, om de onderneming tot een goed einde te voeren.

Dit is een practische leer die volkomen het staathuishoudkundig beginsel bevestigt door den Minister van Financiën vooruitgezet en dat met feiten de theorie van den Minister van Spoorwegen weerlegt.

* * *

Hebben onze goede Fransche naburen, tot wie zich inzonderheid het artikel van den heer Nigot richtte, geldelijke opwerpingen gemaakt wanneer na den zoo duren wereldoorlog de uitgebreide statiën van Tergnier, Aulnoye, Laon, die ettelijke honderd millioenen hebben gekost, moesten worden gebouwd; hebben zij dergelijke opwerpingen gemaakt wanneer de groote Délivrance-statie te Rijssel moest worden gebouwd; wanneer de kopstatie te Rijssel in doorrijstatie moest worden veranderd?

Hier worden private belangen in het gedrang gebracht, maar het zijn geen financieele beschouwingen die de Compagnie du Nord zullen tegenhouden, waarvan toch niemand zal beweren dat zij niet begaan is met hare belangen, zoowel als met de vereischten van een degelijke exploitatie van haar net.

* * *

Is echter de financieele toestand onzer Zuiderburen zoo veel beter dan de onze, dat zij zich, om te spreken als de Minister van Spoorwegen, de weelde kunnen veroorloven kolossale sommen uit te geven, om in de economische behoeften van hun exploitatie te voorzien?

Volstrekt niet, indien wij, zooals wij het werkelijk doen, onzen geachten Eerste Minister zelf gelooven.

In zijn prachtige uiteenzetting van onzen financieelen toestand in den Senaat op 11 Juni j. l. heeft hij met cijfers bewezen dat onzen financieelen toestand wellicht beter is dan om 't even waar en hij heeft zijn diepe overtuiging samengevat in deze volzin :

« Nog enkele maanden en België zal, alleen of nagenoeg, zijn financieelen toestand, waarover men vóór vier jaar terecht mocht wanhopen, hebben gezond gemaakt ».

Waarom zou het Departement van Spoorwegen alleen het recht hebben om, niet de belangen van den Staat, maar de misbegrepen belangen der stad Brussel te verdedigen, de pessimistische stelling voor te staan?

* * *

Doch de ware oorzaken van het voorstel dat ons gedaan wordt, zijn heel anders.

Zij steunen noch op redenen van technischen, noch op redenen van financieelen aard.

De geachte Senator Liebaert heeft ze aangehaald met een volkomen juistheid en een openhartigheid die de overtuiging afdwingt, in twee redevoeringen in den Senaat gehouden.

Op 29 Juli 1921 druchte hij zich als volgt uit :

Wij hebben aan de stad Brussel in de meest voordeelige voorwaarden gelegenheid gegeven verouderde en vermolmde wijken te doen verdwijnen...

De heer Vinck. — Nu ze afgebroken zijn, vergeet men het.

De heer Liebaert. — ... en ze te doen vervangen door gebouwen der hoofdstad waardig en met een groot belastbaar vermogen.

De heer Huysman-Vander Nest. — Voor het oogenblik zijn het slechts braakliggende gronden die niets opbrengen.

De heer Liebaert. — En thans, zooals de geachte heer Vinck het zegt, vergeet men zulks! De oude Putterijwijk bracht immers niets op en was niet toegangbaar voor de bezoekers.

De stad Brussel die gebruik maakt, ik zou moeten zeggen die misbruik maakt van de groote en zeer billijke sympathie die haar huidige burgemeester, de zeer gewaardeerde heer Max, geniet, wil geen genoegen nemen met de fijne brok die haar werd gegund, zij wil ook nog het deel der anderen bemachtigen.

Zij wil voor haar alleen al de schikkingen inpalmen die in het belang van gansch het land werden genomen, met de uitvlucht wellicht voor de provinciën die slachtoffer zouden worden van dit stelsel, het legendarisch woord te herhalen van den staticoverste aan wien de reizigers kloegen over den ongeregelden dienst : Wat kan mij dat maken! Ik reis toch niet, eh!

Dat zij toch wete dat er millioenen inwoners van de provincie zijn die wel reizen en die er het grootste belang bij hebben verlost te worden van de struikels, de moeilijkheden, de onregelmatigheden in den dienst, door de niet-uitvoering van de Noord-Zuidverbinding te weeg gebracht.

. . . . . .

Na het Departement van Spoorwegen gedurende acht jaar bestuurd te hebben, na al haar moeilijkheden, noodwendigheden, beslommeringen en krisissen gekend te hebben, aarzel ik niet te verklaren voor heel het land, *hierover t'akkoord met mijn vijf opvolgers*, de heeren graaf de Broqueville, Helleputte, Segers, Renkin en Poullet, dat afzien van de Noord-Zuidverbinding een gekheid, een besliste gekheid zou zijn.

* * *

Brengen wij nog in herinnering een uittreksel van een redevoering door den heer Senator Liebaert uitgesproken in de vergadering van 3 Augustus 1921.

Na aangekondigd te hebben dat hij op het geschikt oogenblik voorstellen zal indienen, die gemakkelijk uitgevoerd kunnen worden zonder de plannen van de Verbinding in iets te wijzigen, en die het uitzicht de puinen waarover Brussel terecht klaagt zullen doen verdwijnen, verklaart hij dat hij tegelijkertijd de middelen zal aantoonen om het *financieel bezwaar* te voorkomen.

Aangehaald in omstandigheden van partijdigheid, die ik daareven aantoonde, bewijst het volkomen dat de bekampers van de Verbinding geen enkel overwegend argument tegen de uitvoering van het ontwerp kunnen aanvoeren.

Dat is zonneklaar.

De heer Liebaert wijst er daarbij op, dat de Regeering er in geslaagd is binnen drie jaar 20 milliard frank meer dan haar ontvangsten uit te geven, 20 milliard, vier maal het bedrag der schuld aangegaan gedurende vier en tachtig jaar voor onze uitrusting en dat de Regeering deze 20 milliard, benevens de milliarden der gewone, uitzonderlijke of buitengewone ontvangsten, heeft uit-

gegeven kalmweg, zonder te fronselen, omdat zij wel wilde en zonder zelf een onderscheid te maken tusschen winstgevende en onvruchtbare uitgaven.

Doch thans, zoo gaat de heer Liebaert voort, dat het geldt de Noord-Zuidverbinding op te offeren aan een onredelijke en baatzuchtige gril der stad Brussel, wordt te financieele vraag opgeworpen, hoewel het een uiteraard winstgevend werk betreft.

De Regeering heeft hier een partijdige houding waartegen wij verzet moeten aanteekenen. Het financieel bezwaar wordt door de Regeering aangevoerd, niet uit eigen noodzakelijkheid doch in zuiver opportunisme. Zij zwaait met de geldkwestie zooals men doen zou met een vogelschrik om de musschen bang te maken.

Men zou het stellig niet beter kunnen zeggen.

* * *

De echte, die oorzaken die een reeds verren oorsprong hebben, zijn dus heel anders dan beschouwingen van technischen en financieelen aard.

Zij werden veropenbaard in een verklaring van den geachten heer Lemonnier op een meeting door de « Association libérale progressiste communale et cantonale de Bruxelles », den 24n Februari 1904, *meer dan twintig jaar geleden,* ingericht om op te komen tegen de Noord-Zuid, verbinding.

Ziehier hoe de *Étoile Belge,* van 25 Februari 1904 verslag maakt van de woorden door het geacht medelid uitgesproken :

De heer Maurice Lemonnier, volksvertegenwoordiger en gemeenteraadslid, erkent dat de Overeenkomst (van 1903) betreffende de Middenstatie eenparig werd goedgekeurd door den Gemeentenraad van Brussel en door de volksvertegenwoordigers van Brussel in de Kamer.

Indien hij voor zijn deel de Overeenkomst heeft gestemd, dan is het vooral om de herschepping te verkrijgen van de Putterijwijk op de kosten van den Staat, met de geheime hoop dat de Middenstatie er niet zou komen. Spreker bestrijdt het ontwerp der Verbinding...

Daar ligt de oorsprong en het geheim van het huidig voorstel van de Verbinding af te zien. Het is anders niets dan de verwezenlijking van het « geheim » plan dat de geachte heer Lemonnier reeds had opgevat toen hij in den gemeenteraad, en in de Kamer de Overeenkomst van 1903 goedkeurde.

Het geachte lid wil de hoop die hij reeds voor 20 jaar koesterde, toen hij *ja* stemde en *neen* dacht, tot werkelijkheid maken.

* * *

Herhaaldelijk sprak het geachte lid zich uit *voor* de Verbinding, doch hij wachtte geduldig tot het gunstig uur voor zijn « geheime » hoop zou slaan. Om dit uur te doen slaan, moest er een man komen.

En de geachte huidige Minister van Spoorwegen was maar amper aangesteld of de Brusselaars en de Brusselsche Pers kondigden aan dat de man gekomen en het uur geslagen was.

Zooals de heer Coppieters het in den Senaat vaststelde, de geachte heer

Neujean was nog maar acht dagen minister toen al de bladen, en vooral die van Brussel, rondklaroenden dat van de Verbinding werd afgezien.

* * *

Het onderhavig voorstel er van af te zien, is dus slechts de verwezenlijking van het « geheim » plan van den geachten heer Lemonnier, op de meeting van 1904 veropenbaard.

De geachte heer Lemonnier verbond, door zijn stemmingen in het Parlement, het Land tot reusachtige uitgaven, mits er zich later tegen te verzetten dat die sommen zouden besteed worden aan een werk van openbaar nut en er het voordeel van op te eischen uitsluitend voor de stad Brussel.

Wij meenen met den heer Senator Coppieters, met den heer Senator Liebaert, dat het Parlement door zijn stemming dergelijke politiek niet mag huldigen, dat de Staatsgelden, dat de belangen der voorsteden Sint-Gillis, Anderlecht, Schaarbeek, dat de algemeene belangen van gansch het land, niet mogen opgeofferd worden aan de onredelijke grillen, aan de zelfzuchtige inzichten en aan de onverzadigbaarheid van de stad Brussel.

J. HELLEPUTTE.

BIJLAGEN

Vragen gesteld door de Middenafdeeling en antwoorden van de Regeering.

Eerste vraag.

De Middenafdeeling vraagt voorlegging van het plan der Noordstatie, zooals zij zal moeten aangelegd worden nadat de afschaffing der Noord-Zuidverbinding door het Parlement zal gestemd zijn. Dit plan zal de perceelen grond moeten opgeven sedert 1900 door den Staat aangekocht en de nog aan te koopen perceelen. Zouden deze gronden niet gedeeltelijk kunnen verkocht worden in geval de Noordstatie een doorrijstatie wordt?

Zelfde vraag voor de Zuidstatie.

Antwoord.

A. — Noordstatie. — In de Memorie van Toelichting, bladzijde 6, wordt gezegd dat de rationeele aanlegging van de Noordstatie twaalf sporen omvat rechtover de Paleizenstraat, waarvan vier voor Antwerpen. Dat is een oplossing voor de toekomst, die de ophooging van heel de Noordstatie zal vergen, derwijze dat de Koninginnelaan onder den spoorweg doorgaat, zooals in het laatste ontwerp der Verbinding. Deze oplossing kan niet ingezien worden voor vijf en twintig of dertig jaar. Doch, zooals op bladzijde 7 wordt gezegd, kan het programma van aanpassing der Noord- en Zuidstaties, als kopstaties gehandhaafd, trapsgewijze geschieden, naarmate de noodwendigheden, zonder de begrooting te zeer te bezwaren. Thans moet men meer dan ooit de uitgaven trachten te beperken.

Plan I hierbijgevoegd en plan II, dat maar een wijziging betreft, toonen de overgroote verbetering aan die dadelijk en zonder veel kosten kan verkregen worden. Zij worden enkel als aanduiding opgegeven ; men begrijpt dat de kleinste bijzonderheden niet werden bestudeerd. Het volstond een algemeen denkbeeld van de aanpassing te geven.

De plannen I en II stellen een aanpassing voor op de tegenwoordige hoogte. De opening der twee bruggen van de Koninginnelaan zal verbreed worden naar de Vooruitgangstraat, zooals dit vroeger gebeurde naar de Aarschotstraat, door het aanleggen van een nieuwe doorgang. De totale opening zal aldus groot genoeg zijn om, mits wijziging aan het bruggedek om de schragen behoorlijk te kunnen plaatsen, tien sporen te kunnen plaatsen waarvan het gebruik op de plannen wordt aangeduid.

Zooals men ziet is het mogelijk op de gronden van den Staat 16 sporen te

leggen met perrons en stoepen die breed genoeg zijn en — wat van groot belang is, — onmiddellijk gevolgd door talrijke wijk- en rangeersporen.

Dergelijke inrichting vergroot het vermogen van de statie zoodanig dat gansch de exploitatiemoeilijkheid voor langen tijd zal vermeden worden zelfs op de meest drukke dagen.

Het plan III geeft de perceelen grond op sedert 1900 door den Staat aangekocht.

Geen enkel perceel moet bijgekocht worden.

In geval de Noordstatie een doorrijstatie wordt, dan kan geen enkel perceel verkocht worden : het laatste Verbindingsontwerp benuttigde inderdaad al de aangekochte gronden.

Zuidstatie. — Het plan IV geeft een denkbeeld van de aanpassingswerken die te Brussel-Zuid kunnen verwezenlijkt worden. Daar ook werden 17 sporen met perrons gevolgd door wijksporen voorzien. De bestemming der sporen wordt aangeduid.

Een onderzoek van het plan toont aan dat men, indien het noodig ware — hetgeen niet vóór langen tijd voorzien wordt — nog meer zou kunnen doen zonder gronden bij te koopen.

Het is niet nutteloos de aandacht te vestigen op een oplossing van den overweg aan de Theodoor Verhaegenstraat.

Men kan opmerken dat men, door een gematigde helling der sporen, er toe geraken kan beneden een doorgang aan te leggen waarvan de toegangshellingen zeer aanneembaar zijn.

Deze helling der sporen laat bovendien toe, indien hiertoe in de toekomst wordt besloten, de lijn Gent-Sint-Pieter gemakkelijk met de Zuidstatie aan te sluiten (zie plan IV en antwoord op de 15e vraag).

De gekleurde perceelen zijn openbaar domein geworden, geen enkel stuk moet bijgekocht worden.

* * *

In geval de Zuidstatie een doorrijstatie wordt, dan zou geen enkele grond kunnen verkocht worden : evenals voor de Noordstatie benuttigt het Verbindingsplan al de gronden van den Staat.

Vraag 2.

Hoeveel zullen de werken kosten die moeten uitgevoerd worden voor de bepaalde aanpassing van de Noordstatie volgens de ontwerpen der Regeering?

Zelfde vraag voor de Zuidstatie.

Antwoord.

De uitvoering der aanpassingswerken van de Noordstatie volgens het programma opgemaakt om aan al de gebeurlijkheden te beantwoorden gedurende een dertigtal jaren, zal de volgende uitgaven vergen :

(Men heeft de eenheidsprijzen genomen die als grondslag dienden voor de beramingen in 1909 en men is niet verder gegaan dan de Paleizenstraat evenals in de beramingen van 1909).

	Beraming volgens de eenheidsprijzen van 1909
1° Verbouwing van de twee bruggen der Koninginnelaan (zie vraag nr 5) . . . . . fr.	672,000 »
2° Overdekking der perrons : 7 × 300 × 12 of 25,200 vierkante meter aan 30 frank	756,000 »
3° Sporen, opbreken, herleggen met inbegrijp van de voorloopige aanpassing (zie post 12 van het antwoord op de vraag nr 17)	700,000 »
4° Seintoestellen (id. post 13 van het antwoord op de vraag nr 17)	500,000 »
5° Stoepen en kleine werken	250,000 »
6° Onvoorziene uitgaven	622,000 »
Totaal. . . . fr.	3,500,000 »

* * *

Berekend op dezelfde grondslagen, kan de geschiktmaking van Brussel-Zuid tot de Theodoor Verhaegenstraat overeenkomstig tot schema-plan IV, als volgt worden geraamd :

	Raming aan de eenheidsprijzen van 1909.
1° Ophoogingen 148,000 kubiekmeter tegen 2 frank . . fr.	296,000 »
2° Brug van de Théodoor Verhaegenstraat : 1,350 meter vierkant tegen 300 frank	405,000 »
3° Afleiding der Zenne en brug over de Zenne	100,000 »
4° Overdekking der perrons	756,000 »
5° Sporen, afbraak, herlegging met inbegrip der voorloopige geschiktmaking	700,000 »
6° Seininrichting	500,000 »
7° Geringe werken, stoepen	250,000 »
8° Onvoorzien	593,000 »
Te zamen . . . fr.	3,600,000 »

Vraag 3.

Welke zijn de treinen die dagelijks overkomen :

a) In de Noordstatie;

b) In de Zuidstatie,

en die : 1° op het punt van aankomst staan blijven in afwachting van hun vertrek; welk is de duur van het oponthoud?

2° Bij hunne aankomst moeten op een zijspoor worden gebracht in afwachting dat zij vertrekken; op welken afstand van hun punt van aankomst worden die treinen op het wijkspoor gezet?

Antwoord.

Navolgende tabellen beantwoorden deze vraag.

STATION-BRUSSEL (NOORD

Februari 1923.

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen West en Oost.	*Aanmerkingen.*
673	0.18	640	6.54	6h.36	—	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelde afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
200	1.34	203	2.35	1.01	—	
202	2.22	207	4.27	2.20	—	
3440	5.38	3429	6.26	0.48	—	
57	5.57	57	6.38	0.41	—	
204	6.14	211	6.35	0.21	—	
2998	6.17	570	7.21	1.04	—	
D20	6.21	D25	18.38	1.17	11 u. groep West.	
D328	6 30	570	7.21	1.04	—	
2988	6 30	3043	16.12	1.00	8 u. 42 groep West.	
577	6.33	3015	7.32	0.59	—	
D326	6.36	3043	16.12	1.00	8 u. 36 groep West.	
210	6.45	259	16.26	2.30	7 u. 11 groep Oost.	
647	6.50	568	7.14	0.24	—	
206	6.54	219	8.01	1.07	—	
53	7 01	53	7.55	0.54	—	
208	7.08	215	7.34	0.26	—	
3000	7.12	3029	8.32	1.20	—	
15	7.20	53	7.55	0.35	—	
3014	7.30	3033	12.23	1.33	3 u. 20 groep West.	
569	7 34	664	17	1.00	9 h. 02 groep Oost.	
3444	7 36	3431		0.22	—	
212	7 38	223	8.[illegible]	1.05	—	
3018	7 44	3019	8.25	0.41	—	
571	7 50	622	8.47	0.57	—	
3030	8 00	3025	9.17	1.17	—	
573	8.09	668	19.46	1.08	1 u. 37 groep Oost.	
3446	8.13	3453	17.58	1.45	8 u. groep West.	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen Oost en West.	*Aanmerkingen.*
218	8.15	221	8.32	0 h. 17	—	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelden afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
2805	8.17	2808	9.59	1.42	—	
214	8.21	229	9.45	1.24	—	
2807	8.37	3077	10.45	2.08	—	
220	8.37	225	9.28	0.51	—	
216	8.44	239	12.06	1.00	2 u. 22 groep Oost.	
591	8.53	620	9.14	0.21	—	
222	8.57	235	11.09	2.12	—	
595	9.07	632	11.30	2.00	0 u. 23 groep Oost.	
3016	9.10	3035	13.40	1.30	3 u. groep West.	
3026	9.14	3047	13.02	1.20	2 u. 28 groep West.	
224	9.20	227	9.38	0.18	—	
653	9.27	660	17.21	1.15	6 u. 40 groep Oost.	
3062	9.27	3031	12.11	2.44	—	
26	9.44	25	18.32	1.48	7 u. groep West.	
3962	9.50	630	10.15	0.25	—	
226	9.56	233	10.34	0.38	—	
2811	10.05	2812	11.55	1.50	—	
3270	10.19	3281	17.40	7.21	—	
593	10 21	634	13.19	2.59	—	
603	10.28	675	19.40	1.12	8 u. groep Oost.	
55	10.33	55	11.35	1.02	—	
782	10.40	793	17.27	1·43	6 u. groep West.	
3442	10.41	3445	12.15	1.34	—	
228	10.52	662	20.04	1.00	8 u. 12 groep Oost.	
3076	10.54	3037	14.36	3.42	—	
230	10.58	237	11.43	0.45	—	
1	11.02	1	11.22	0.20	—	
621	11.30	612	12.11	0.41	—	
609	11.54	636	13.39	1.45	—	
232	12.02	241	13.09	1.07	—	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen West en Oost.	*Aanmerkingen.*
234	12.20	285	20.48	1 h. 08	8 u. groep Oost.	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelde afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
607	12.25	654	16.35	1.20	2 u. 50 groep Oost.	
236	12.57	243	13.43	0.46	—	
2990	13.14	3053	17.54	1.10	3 u. 30 groep West.	
2813	13.19	2806	16.43	3.24	—	
3032	13.21	644	16.10	2.46	—	
3972	13.29	789	16.15	1.00	1 u. 46 groep Oost.	
3034	13.32	3045	15.47	2.15	—	
613	13.38	552	15.55	2.17	—	
242	13.42	245	14.25	0.43	—	
3448	13.49	3449	14.28	0.39	—	
238	13.50	237	16.19	2.39	—	
8	13.53	8	14.30	0.37	—	
240	13.54	247	14.47	0.53	—	
1285	13.58	1284	17.00	2.30	0 u. 32 groep Oost.	
2823	13.59	2820	16.00	2.01	—	
244	14.01	249	15.20	1.19	—	
61	14.06	86	17.14	3.08	—	
246	14.34	265	17.45	1.00	2 u. 11 groep Oost.	
631	14.38	3963	17.17	2.39	—	
2815	14.42	2814	15.53	1.11	—	
675	14.53	3051	15.57	2.04	—	
2986	14.58	2818	18.14	1.05	2 u. 11 groep West.	
248	15.03	251	15.43	0.40	—	
250	15.40	255	16.06	0.26	—	
669	15.48	654	16.35	0.47	—	
679	16.03	658	18.19	2.16	—	
254	16.15	263	17.10	0.55	—	
3452	16.17	3455	18.40	1.00	1 u. 23 groep West.	
256	16.30	261	16.46	0.16	—	
67	16.35	82	14.10	1.35	20 u. groep West.	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen West en Oost.	*Aanmerkingen.*
3040	16.37	1294	20.20	1 h.	2 u. 43 groep West.	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelde afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
3968	16.43	664	17.36	0.53	—	
258	16.50	267	17.51	1 01	—	
3046	17.07	3059	20.08	1.00	2 u. 01 groep West.	
3052	17 19	3071	22.53	2.00	3 u. 34 groep West.	
625	17.25	626	18.52	1.27	—	
3042	17.29	3055	18.08	0.03	—	
262	17.44	269	18.25	0.41	—	
260	17.56	277	19.16	1.20	—	
54	17.57	54	18.14B	0.17	—	
629	18.00	678	18.28	0.28	—	
266	18.05	271	18.36	0.31	—	
17	18.10	17	18.31	0.21	—	
268	18 18	273	18.44	0.26	—	
633	18.25	666	19.59	1.34	—	
2	18.32	2	19.30	0.58	—	
270	18.41	275	19.06	0 25	—	
2817	18.42	2816	19.10	0.28	—	
3454	18.48	3459	19.38	0.50	—	
272	19.08	279	19.55	0.47	—	
3974	19.14	614	6.15	1.11	9 u. 40 groep Oost.	
3092	19.18	3065	20.50	1 32	—	
3054	19.23	3071	22.53	3.30	—	
D 320	19.25	D 325	21.25	2.02	—	
677	19 34	614	6.05	1.31	9 u. groep Oost.	
641	19.38	281	20 28	0.50	—	
3056	19.41	662	20.04	0 23	—	
278	19.42	217	7.44	1 10	10 u. 52 groep Oost.	
73	19.46	66	6 48	7 18	3 u. 44 groep Oost.	
163	19.47	156	10 53	2.00	14 u. 40 groep Oost.	
3050	19.52	3063	20.16	0 24	—	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen West en Oost.	*Aanmerkingen.*
276	20 04	281	20.28	0 h. 24	—	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelde afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
3274	20.10	3271	7 01	10 51	—	
667	20 15	209	6 23	1.08	9 u. groep Oost.	
280	20 19	287	21.08	0.49	—	
1277	20.27	1212	7.02	1.00	9 u. 35 groep West.	
D 311	20.47	2804	6.54	1 07	9 u. groep West.	
643	20.50	670	21 37	0.47	—	
D 2	20 57	D 5	22 46	1.49	—	
2827	20 58	2810	7 07	6.09	4 u. groep West.	
284	21.04	291	23.04	2.00	—	
284	21.10	289	21.46	0 36	—	
3456	21 25	2457	22 42	1.17	—	
639	21.35	674	22 42	1 07	—	
286	21.46	213	7.26	10.40	—	
649	21.51	B 686	8.09	7 00	3 u. 18 groep Oost.	
3	22.15	14	9.05	4.30	6 u. 20 groep Oost.	
288	22.32	207	4.27	5 35	—	
169	22 33	160	13 18	1 20	1 u. 25 groep West.	
2819	22 38	2828	4.31	5 53	—	
645	22.43	624	9.24	1.30	9 u. 11 groep Oost.	
3070	22.44	3009	5.51	7.07	—	
16	22.50	16	23.10	0.20	—	
1279	23.20	3023	5.56	6 36	—	
52	23 37	52	0 07	0.30	—	
292	23.57	201	0 25	0 28	—	
Geheel getal aangekomen treinen 146		146		250 u.	273 u. 19	

Duur van het gemiddeld oponthoud in het station : 1 h. 43.
Duur van het gemiddeld oponthoud bij de groepen West en Oost : 6 u. 30.

STATION-BRUSSEL (NOORD)

Reizigerstreinen ingelegd bij gelegenheid van het badseizoen 1922.

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud bij de groepen West en Oost.	*Aanmerkingen.*
3024	8 43	3041	16.11	1 h.	6 u. 28 groep West.	Het wijken der treinen bij de groepen West en Oost geschiedt op een gemiddelden afstand van 450 meter van het punt waar de treinen aankomen.
3020	8.50	3011	9.51	1.01	—	
3270	10.19	3073	10 36	0.17	—	
190	11.00	191	14 50	0.50	3 u. groep West.	
3022	12 01	3027	14 24	0 50	1 u. 33 groep West.	
3008	13 38	2995	14.17	0 39	—	
3010	16.43	2817	18 14	1.00	0 u. 31 groep West.	
3044	17 07	3039	17.33	0.26	—	
3058	19.42	3063	20 16	0.34	—	
3012	20.04	209	6 23	2 00	8 u. 19 groep Oost.	
D 318	20.23	ledig fsr.	20 40	0 17	Trein fsr. atel. van 3049	
3090	20.30	3029	8 32	1.32	10 u. groep West.	
3064	20.43	D 319	5.38	2 55	6 u. groep West.	
3068	21.13	3069	8 10	2 57	8 u. groep West.	
3066	21 36	3007	5.49	2 13	6 u. groep West.	
D 326	22.39	ledig fsr.	22.53	0 14	Trein atel fsr. van D 323	
3266	23 15	3263	8.18	1.03	8 u. groep West.	
D 328	23 31	ledig fsr.	23.51	0 20	Trein atem. van D 327	
TE ZAMEN : 18		18		20 08	57 u. 51	

Gemiddelde duur van oponthoud in het station op 1 Augustus 1922 : 1 u. 39.
Gemiddelde duur van oponthoud bij de groepen West en Oost op 1 Augustus 1922 : 6 u. 22.

N. B. — De bovenvermelde gemiddelde tijden van oponthoud werden vastgesteld met inachtneming van den toestand op 1 Februari 1923, nagenoeg dezelfde als die van het vorige jaar.

STATION-BRUSSEL (ZUID).

Februari 1923.

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud op het wijkspoor.	*Aanmerking.*
2261	5.49	1614	6.23	0 h. 34	—	De afstand welke de perronsporen scheidt van het wijkspoor is ongeveer 150 meter
2423	6 00	1612	7.17	0.40	0 u. 37	
131	6 19	131	7.00	0.41	—	
1613	6.24	2422	6.49	0 25	—	
1615	6.36	1664	13.03	1.27	5.00	
2411	5.40	2412	7.00	0.20	—	
1877	7.03	1620	7.43	0.40	—	
1617	7.06	1646	8.47	1.20	0.21	
2577	7.10	2440	13.06	0.40	5.16	
2409	7.23	2498	7.47	0.24	—	
2425	7.36	154	8.52	1.16	—	
1619	7.38	1668	16 19	1 11	7.30	
2581	7.41	2596	12 15	1.14	3.20	
1660	7 55	1660	8.06	0.11	—	
2419	8.01	2478	18.01	9 10	0.50	
1609	8 09	2464	8.24	0.15	—	
2265	8.12	2428	10.01	1.20	0 29	
1821	8.15	2438	10.30	1.40	0.35	
2625	8.18	2588	8.58	0.40	—	
2427	8 22	118	10.25	2.03	—	
2435	8.32	2456	10.52	1.40	0.40	
2471	8.42	2450	14.18	0.50	6.26	
1605	8.45	1652	10 37	1.52	—	
2575	8.48	2598	17.50	0.42	8.20	
1625	9.08	1625	9.21	0.13	—	
2431	9.11	2454	17.03	1.12	6 40	
1657	9.46	1682	17.22	0.56	6.40	
1669	9 39	2602	15.21	5.00	0.42	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN. van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud op het wijkspoor.	*Aanmerkingen.*
2433	10.15	2444	11.31	1.16	—	De afstand welke de perronsporen scheidt van het wijkspoor is ongeveer 150 meter.
2413	10.28	2274	15.10	1.22	3.20	
2583	10.47	2604	16.54	1.07	5.00	
2499	11.47	2424	12.20	1.06	—	
2437	11,26	1658	12.23	0.57	—	
1603	11.55	1670	15.41	3.46	—	
1647	12.34	1666	13.57	1.23	—	
122	12.36	122	13.00	0.24	—	
2101	12.35	2102	17.46	1.41	3.20	
1677	13.08	1678	17.06	0.40	3.20	
109	13.19	109	13.50	0.31	—	
2445	13.26	2484	17.57	1.11	3.20	
2591	13.33	192	15.46	2.13	—	
1675	13 50	1676	15.26	1.00	0.36	
1655	13.58	1684	18.07	0.49	3.20	
2429	14.02	2480	18.04	0.42	3.20	
2601	14.53	2616	16.15	1.22	—	
1661	14.58	2606	17.10	1.10	1.02	
2447	15.13	2452	16.29	1.16	—	
2417	15.30	1626	16.58	1 28	—	
2599	15.52	2448	16.33	0.41	—	
1667	16.04	1688	18.18	0 28	0.40	
2449	16.13	2330	17.38	1.25	—	
2451	16.49	2458	17.16	0.27	0.00	
177	16.22	2470	22 12	0.50	5.00	
2585	16.28	2600	18.42	0.40	1.34	
1690	17.40	1690	17.53	0.13	—	
115	17.03	115	17.23	0.20	—	
128	17.11	128	17,41	0.30	—	
2595	17.37	2642	18.47	1.10	—	
2463	18.01	2614	19.05	1.04	—	

NUMMER der hkv. bij aankomst.	UREN van aankomst.	NUMMER der hkv. bij vertrek.	UREN van vertrek.	DUUR van het oponthoud in het station.	DUUR van het oponthoud op het wijkspoor.	*Aanmerkingen.*
1665	18 04	1686	19.02	0 58	—	De afstand die de perronsporen scheidt van het wijkspoor is ongeveer 150 meter.
2473	18 07	2420	6 16	3 49	8 20	
2477	18 17	2476	19.25	1.08	—	
1659	18 22	1692	19 50	1.28	—	
2275	18 34	2284	18 58	0 24	—	
1673	18 50	1694	21 19	1 00	0.29	
2459	18 57	2468	19.54	0 57	—	
1639	19.06	1639	19 15	0 09	—	
2607	19.28	2282	20 13	0.45	—	
1641	19.38	1606	4.20	8 42	—	
2455	19 47	2618	20 56	1 09	—	
2479	20.21	2420	6 16	4 55	5.00	
2587	20.43	2592	7 12	3.49	6 40	
2589	20 54	2258	5.08	6 40	1.34	
D 253	21 10	D 262	22 08	0.58	—	
2481	21 27	2410	5.28	3 01	5 00	
1643	21.32	2418	4 16	5 00	1 44	
2483	21 39	2414	6 01	1 22	7.00	
2461	22 08	2426	7 33	8 20	1 05	
D 257	22 24	1600	0.00	1 36	—	
119	22.41	2590	6 41	6 40	1.20	
123	22 54	112	0.20	9 26	—	
1689	23 08	1638	4 57	5.49	—	
170	23 18	170	23.40	0 22	—	
D 279	23 32	2472	0.05	0 33	—	
TE ZAMEN : 84		84		150 u. 48	127 u. 20	

Duur van het gemiddeld oponthoud in het station : 1 u. 47.
Duur van het gemiddeld oponthoud op het wijkspoor : 3 u. 26.

N. B. — De toestand gedurende het zomerseizoen in dezelfde als die hierboven opgegeven.

Vraag 4.

Volgens de Memorie van Toelichting (blz. 5). « In regelmatigen dienst bedraagt het getal reizigers dat dagelijks te Brussel-Noord in- en uitstapt in dit seizoen (Juni-Juli) 120,000. »

De Middenafdeeling wenscht te weten welk, voor het geheele jaar en voor elk der Brusselsche staties zijn : 1° het getal reizigers dat dagelijks aankomt; 2° de verdeeling der reizigers over de drie klassen.

Antwoord.

JAAR 1922.

Gemiddeld getal reizigers per dag die aankomen te :

a) *Brussel* (*L.-W.*) : 8,762, verdeeld als volgt :

1ste klasse	208
2e klasse	1,460
3e klasse	7,094

b) *Brussel* (*Zuid*) : 36,243, verdeeld als volgt :

1ste klasse	862
2e klasse	6,041
3e klasse	29,340

c) *Brussel* (*Noord*) : 73,480, verdeeld als volgt :

1ste klasse	1,749
2e klasse	12,246
3e klasse	59,485

N. B.. — In het getal 73,480 zijn begrepen de reizigers die doorreizen, dat wil zeggen die van een trein naar een anderen overgaan.

Het getal dezer reizigers wordt geschat op 20 tot 25 t. h. van de reizigers die de statie verlaten.

Vraag 5.

De Middenafdeeling verlangt te ontvangen :

1° De plans der sporen onder de bruggen der Koninginnelaan, in de onderstelling dat het nieuwe ontwerp van de Regeeering wordt uitgevoerd ;

2° De plans der stadswegenis, namelijk de profiels in de lengte, in den tegenwoordigen toestand en in de toekomst :

3° De opgaven der gebeurlijk te onteigenen vaste goederen ;

4° De kosten der onteigening, de kosten der werken.

Antwoord.

De plans I en II geven de sporen aan onder de bruggen der Koninginnelaan in de onderstelling dat afgezien wordt van de Verbinding (Zie antwoord op de eerste vraag.

De stadswegenis word niet gewijzigd ; het rijvlak op de bruggen der Koninginnelaan blijft hetzelfde als het is.

Mocht men later, wanneer het verkeer het vergt en de financieele toestand het toelaat, beslissen het vlak der Noordstatie te verhoogen (zooals in het laatste ontwerp van de Verbinding), dan zal de Koninginnelaan onder den spoorweg loopen; bij dezelfde gelegenheid zal men ondergrondsche doorgangen kunnen maken voor de Paleizenstraat, de Rogierstraat en de Allardstraat.

Voor de thans beoogde oplossing moeten geen nieuwe gronden worden angekocht.

De uitgave voor de wijziging van de twee bruggen aan de Koninginnelaan wordt begroot, waarde 1914, op 572.000 frank (2.240 vierkantmeter tegen 300 frank).

Vraag 6.

Volgens de Memorie van Toelichting (blz. 5) zal de Groendreefstatie voor hulpstatie dienen na de inrichting van de Noordstatie. De Middenafdeeling verlangt de plans te ontvangen van de aansluiting van de Groendreef bij de Noordstatie.

Antwoord.

Plan VI is een schets van de inrichting der Groendreef en hare aansluiting bij de Noordstatie.

Wel te verstaan, zoo men over dertig jaar beslist de Noordstatie te verhoogen, dan moeten de Groendreef en hare aansluiting insgelijks worden verhoogd.

Vraag 7.

Voor welke vaklengte kunnen onze locomotieven-tenders van water en kolen worden voorzien? Hoeveel locomotieven-tenders voor bloktreinen bezitten wij? Voor welke treinen is het gebruik dezer locomotieven voorzien (blz. 6, § 9).

Antwoord.

De locomotieven model 15, met overstoking, bestemd voor de reizigerstreinen en de half-doorgaande treinen, kunnen een watervoorraad opdoen voor 60 kilometer en een kolenvoorraad voor 180 kilometer.

Wij bezitten twee locomotieven-tenders model 15 voor de bloktreinen Brussel-Antwerpen. Zij kunnen water opdoen voor 90 kilometer en kolen voor 240 kilometer. Deze stoomtuigen, vóór den oorlog ontworpen en gebouwd, hebben tot uitstekende uitslagen geleid; zij kunnen ook dienen voor treinen op andere lijnen. Alleen de oorlog heeft hun ruimer gebruik belet.

Vraag 8.

De Middenafdeeling verlangt de plans te ontvangen van de lijn Schaarbeek-Halle en van den ringspoorweg, alsook van hunne aansluiting met de tegenwoordige lijnen in de onderstelling : *a*) van het behoud ; *b*) van de afschaffing der Verbinding.

Wanneer werd tot de aanlegwerken dezer lijn Schaarbeek-Halle : *a*) besloten; *b*) wanneer ermede begonnen? Welke sommen werden uitgegeven : *a*) vóór den oorlog; *b*) sedert den wapenstilstand? Wat kosten de nog uit te voeren werken?

Antwoord.

Plan VII geeft aan, zoowel in de onderstelling dat de Verbinding behouden wordt als in die dat zij wordt opgegeven, de lijnen Schaarbeek-Halle, den ringspoorweg en de aansluiting met de bestaande lijnen.

Tot de werken Schaarbeek-Halle werd besloten in 1895, en ermede begonnen in 1904.

Men heeft voor Schaarbeek-Halle uitgegeven (grond inbegrepen) :

a) Vóór den oorlog : ongeveer 17 millioen frank;

b) Sedert den wapenstilstand : ongeveer 1 millioen frank.

De nog uit te voeren werken zullen ongeveer 35 millioen frank kosten.

Vraag 9.

Hoe worden de treinen gesleept op de lijn Schaarbeek-Halle? Door stoomlocomotieven of electrische locomotieven?

Antwoord.

Door stoomlocomotieven.

Vraag 10.

De Middenafdeeling verlangt de plans te ontvangen der lijn Brussel (Zuid)-Gent (Sint-Pieter), met opgave der reeds uitgevoerde werken en der wijzigingen die het ontworpen plan zou moeten ondergaan, zoo de Verbinding werd opgegeven.

Antwoord.

Plan VII verstrekt de gevraagde inlichtingen. Wordt van de Verbinding afgezien, dan moet het plan niet worden gewijzigd (Zie plan V).

Vraag 11.

Volgens het officieel treinboek bedraagt de afstand Mechelen-Schaarbeek 18 kilometer, Leuven-Schaarbeek 27 kilometer, Schaarbeek-Brussel (Noord) 3 kilometer (lijn Leuven-Brussel) en 2 kilometer (lijn Mechelen-Brussel).

De Middenafdeeling verlangt te weten welke tusschen deze statiën de juiste afstanden zijn (zonder aangeronde breuken).

Antwoord.

Ziehier de juiste afstanden :

1° Tusschen Mechelen en Schaarbeek. . . 17,677m10 (sneltrein).

2° Tusschen Mechelen en Schaarbeek. . . 17,911 meter (langzame treinen).

3° Tusschen Leuven en Schaarbeek . . . 26,410m70.

4° Tusschen Schaarbeek en Brussel (Noord). 2,835m50.

Vraag 12.

Wat is de Regeering voornemens te doen met de vaste goederen en gronden die werden aangekocht met het oog op de Verbinding en die gelegen zijn buiten den omtrek van het bij de Overeenkomst gevoegde plan.

Wat is zij namelijk voornemens met de vaste goederen aangekocht voor het aanleggen van de sporen tusschen de Kapelleplaats en de Zuidstatie?

Is het juist dat de voorgestelde overeenkomst slechts een inleiding is voor latere overeenkomsten?

Om, in financieel opzicht, het Verbindingsontwerp te kunnen vergelijken met het nieuwe ontwerp van de Regeering, is het noodig van stonden aan de gezamenlijke offers te kennen, die de Regeering zich zal moeten getroosten op den heelen doorgang van de opgegeven Verbinding.

Antwoord.

Buiten den omtrek van het bij de Overeenkomst gevoegd plan, is de Staat eigenaar van niet afgebroken vaste goederen, die in huur worden gegeven.

Zoo het Parlement het ontwerp goedkeurt dat wordt voorgelegd, dan zullen deze gebouwen worden verkocht en de opbrengst daarvan werd in de Memorie van Toelichting begroot op 20 millioen frank (blz. 13).

Bovendien is de Staat eigenaar van niet bebouwde gronden, namelijk tusschen den Schaarbeekschen Weg en de Comediantenstraat, en vanaf de Kapelleplaats tot aan de Grondwetplaats. Deze gronden zullen ook verkocht worden, maar aangezien sommige daarvan slechts dienstig kunnen zijn voor de buren, zoo zal het niet mogelijk zijn ze onmiddellijk alle onder den hamer te brengen en er zal belang bij zijn te wachten dat een liefhebber zich aanmelde en een redelijken prijs biede.

De opbrengst van die gronden is niet te versmaden, maar daarmede werd geen rekening gehouden in de Memorie van Toelichting omdat men zooveel mogelijk heeft willen vermijden dat eenig cijfer voor critiek vatbaar zou zijn. Men heeft gehoopt dat de gematigde aard van al de ramingen *a fortiori* de gegrondheid zou doen inzien van de gemaakte gevolgtrekkingen.

In al de gevallen moet de voorgestelde overeenkomst als volledig beschouwd

worden. Het is niet juist dat zij een inleiding zou zijn voor latere overeenkomsten. En gesteld dat zij door de Wetgeving zou worden goedgekeurd, dan is de Regeering besloten de nutteloos geworden gronden en gebouwen te verkoopen.

Vraag 13.

Welke wijzigingen werden voorzien voor de statie (Leopoldswijk) (blz. 7, § 7) en wat zullen zij kosten?

Antwoord.

Dergelijk ontwerp bestaat niet en het ware dus niet mogelijk te zeggen wat zijne uitvoering kosten zou.

Maar de zaak werd herhaaldelijk onderzocht. Het hoofddoel dat wordt nagestreefd bestaat in het afschaffen van den overweg in de Belliardstraat en in de verzachting van de helling voor de treinen die uit Brussel-Noord of Schaarbeek komen. Het spoor zou dus worden verlaagd tegenover de Belliardstraat.

Vraag 14.

De Memorie van Toelichting zegt op blz. 7, laatste paragraaf « ... het net, zooals het bestaat, laat toe nieuwe rechtstreeksche treinen te doen rijden tusschen al de belangrijke centra van het land, in even gunstige voorwaarden als de Noord-Zuidverbinding. Zoo men tot nog toe niet veel dergelijke treinen heeft doen rijden, dan is dit te wijten aan het feit dat de behoefte zich niet deed gevoelen, en dat van deze treinen niet genoeg gebruik zou worden gemaakt om de kosten te dekken. »

Welke redenen heeft men om te gelooven dat deze treinen meer aftrek zouden hebben wanneer de Verbinding zou zijn opgegeven?

Antwoord.

Gemiddeld aantal reizigers die de bestaande rechtstreeksche verbindingen benuttigen :

1°	Tusschen Antwerpen en Charleroi	131 reizigers.
2°	Tusschen Charleroi en Antwerpen	101 id.
3°	Tusschen Antwerpen en Namen	12 id.
4°	Tusschen Namen en Antwerpen	6 id.

Het opgeven van de Verbinding zou het benuttigen van deze treinen niet wijzigen.

Per trein worden die getallen als volgt onderverdeeld :

Trein 1625 van Charleroi naar Antwerpen . . .	56	reizigers
Trein 1639 van Charleroi naar Antwerpen . . .	45	id.
Trein 1660 van Antwerpen naar Charleroi . . .	57	id.
Trein 1690 van Antwerpen naar Charleroi . . .	74	id.
Trein 1204 aansluiting van Antwerpen te Namen .	12	id.
Trein 1259 aansluiting van Namen te Antwerpen .	6	id.

Vraag nr 15.

Waarom stelt de Regeering op bladzijde 11 der Toelichting ten laste van de Verbinding 12 millioen (prijs van vóór den oorlog) voor de voltooiïng der lijn Brussel-Zuidstatie-Gent-Sint-Pieter, terwijl op bladzijde 8 van hetzelfde stuk gezegd wordt dat het afzien van de Verbinding niet voor gevolg heeft dat men afziet van de voltooiïng der lijn Brussel-Zuid-Gent-Sint-Pieter, waarvan een nuttig gebruik kan gemaakt worden voor de verbetering der verbindingen met Gent en de kust?

Antwoord.

Het afzien van de Verbinding heeft niet voor gevolg dat er zou afgezien worden van het voltooiën der lijn Brussel-Zuid-Gent-Sint-Pieter en het hierbij gevoegd plan nr 5 toont aan dat de lijn in de statie Brussel-Zuid kan aansluiten even goed als bij de Verbinding. Deze lijn kan aanglegd worden wanneer men wil, doch dit kan ook uitgesteld worden tot de financieele toestand van het land gunstiger wordt. Trouwens zal voor de maand Juni het vak Denderleeuw-Gent-Sint-Pieter gereed zijn, en met Schellebelle, Melle, Meirelbeke te vermijden, zal het de verbindingen tusschen de hoofdstad en de kust zeer vergemakkelijken.

Het aanleggen der Verbinding zou volgens de Toelichting van 1909 voor doel hebben het terugrijden in Brussel-Noord- en in Brussel-Zuidstatie af te schaffen. Een trein uit Oostende zou dus niet te Brussel-Noord moeten aankomen om verder door te rijden naar Bazel of Keulen. Hij zou te Brussel-Zuid moeten aankomen en door de stad rijden. Om die reden had men nabij Brussel-Zuid de werken der lijn van Gent-Sint-Pieter aangenomen om deze lijn samen met de Verbinding te voltooiën.

In die voorwaarden zouden de 12 millioen (vóóroorlogsche prijs) bestemd voor Brussel-Zuid-Denderleeuw van nu af moeten uitgegeven worden tegelijkertijd als de Verbinding zou uitgevoerd worden, zooniet zou het terugrijden der treinen in Brussel-Noord, dat men wilde vermijden, blijven bestaan.

Vraag nr 17.

Hoe wordt het bedrag samengesteld van 18,554,800 frank dat dit van 6,781,000 frank vervangt, door Minister Poullet ter zitting van 1 Juni 1920 aangehaald als uitgave voor de aanpassingswerken van Brussel-Noord? (*Toelichting*, bl. 11.)

Antwoord.

Uitgave voor de aanpassingswerken van de Noordstatie tot aan de Paleizenstraat ingeval van uitvoering der Verbinding :

Ordenummer van het verslag van 1909.		Raming van 1909.	Raming volgens de prijzen van 1909 der noodige werken.
3	Aanaarding beneden de Allardstraat :		
	82,500 kubiek meter aan 2 frank . fr.	165,000	»
9	Aanaarding tusschen de Allard- en de Paleizenstraat :		
	145,000 kubiek meter aan 2 frank . .	290,000	»
	Het nieuw ontwerp tot aanpassing voorziet 680,000 kubiek meter aanaarding aan 2 frank	»	1,360,000
4	Stutmuren van de overdekte statie :		
	315 loopende meter aan 250 frank . .	110,250	»
10	Stutmuren tusschen de Allard- en de Paleizenstraat :		
	315 loopende meter aan 275 fr. 86,625		
	105 id. id. 190 fr. 19,950		
	Schraagmuur. 17,700		
	SAMEN.	118,275	»
	Het nieuw ontwerp voorziet het bouwen van 2,080 loopende meter stutmuren aan 350 frank	»	728,000
5	Overdekte statie :		
	19,090 vierkante meter aan 90 frank .	1,718,000	»
	Men veronderstelt dat enkel de perrons zullen overdekt worden :		
	$7 \times 300 \times 12$ of 25,200 vierkante meter aan 30 frank	»	756,000
6	Dienstlokalen :		
	6,640 vierkante meter aan 300 frank	1,992,000	»
	Het nieuw ontwerp vereischt de oprichting van een overwelfde oppervlakte van 22,800 vierkante meter aan 300 frank .	»	6,840,000
	Onder dit overwelfd gedeelte zouden de dienstlokalen enz. aangebracht worden. De exploitatiedienst heeft 12,552 vierkante meter lokalen gevraagd, en indien men er de trappen, den uitgang, de bijlokalen, enz. en de lokalen voor den trekdienst en de wegen en werken bij		
	OVER TE DRAGEN. . . . fr.	4,393,525	9,684,000

Ordernummer van het verslag van 1909.		Raming van 1909.	Raming volgens de prijzen van 1909 der noodige werken.
	OVERDRACHT. . . fr.	4,393,525	9,684,000
	voegt, dan bereikt men 20,000 vierkante meter die een bijkomende uitgave van ten minste 100 frank per vierkante meter vergt	»	2,000,000
7	Ondergrondsche gangen voor reisgoed 500 meter aan 300 frank	150,000	»
	Er zijn ten minste 600 meter noodig aan 300 frank	»	180,000
11	Kunstwerken :		
	3,095 vierkante meter aan 300 frank. .	930,000	»
	Men moet voorzien :		
	Paleizenstraat, 3,000 vierkante meter;		
	Koninginnelaan, 2,600 id.		
	Rogierstraat, 1,680 id.		
	Allardstraat, 1,200 id.		
	TOTAAL . . 8,480 vierkante meter		
	aan 300 frank.	»	2,544,000
12	Sporen :		
	Opbreken, herleggen, met inbegrip der voorloopige werken, 10,500 meter aan 3 frank.	31,500	»
	In de werkelijkheid zal de nieuwe statie bevatten :		
	24,700 loopende meter sporen aan 30 frank. 741,000		
	265 toestellen aan 1,200 frank 318,000		
	TOTAAL. . fr. 1,059,000		
	Toestellen en sporen zijn weder terug te krijgen van de huidige statie, doch men moet rekening houden met de zeer groote kosten door de trapsgewijze verwezenlijking der werken veroorzaakt. Men moet ten minste voorzien	»	700,000
13	Seinstelsel	50,000	500,000
14	Stoepen, liften, kleine werken	341,975	500,000
14bis	Voorloopige brug om tijdens de werken de Koninginnelaan over de toekomstige sporen te leiden.	»	500,000
	Onvoorzien : 10 t. h. van den prijs der werken en gronden	876,000	1,946,000
	TOTALEN. . . fr.	6,773,000	18,554,000

Vraag nr 16.

Welke zou de opbrengst zijn der te verkoopen gronden en gebouwen :

a) In de veronderstelling dat de Verbinding uitgevoerd wordt?

b) In de veronderstelling dat het nieuw ontwerp der Regeering uitgevoerd wordt?

Antwoord.

a) In geval de Verbinding uitgevoerd wordt dan zouden er tusschen de Magdalena- en de Loxumstraat ongeveer 19,800 vierkante meter aan gemiddeld 2,000 frank (1) verkocht kunnen worden . . . . . fr. 39,600,000 »

Bovendien zouden er boven den tunnel 25,000 vierkante meter in waarde verminderden grond zijn, aan 100 frank den vierkanten meter . . . . . 2,500,000 »

TOTAAL . . . . fr. 42,100,000 »

b) In geval van de Verbinding wordt afgezien, dan zou er te verkoopen zijn tusschen de Magdalena- en de Loxumstraat ongeveer 33,500 vierkante meter aan 2,000 frank . . . . . fr. 67,000,000 »

Gebouwen die nog bestaan en gekost hebben :

38 millioen geraamd op . . . . . 20,000,000 »

Gronden tusschen de Kapelle- en de Grondwetplaats . . . *pro memorie.*

TOTAAL. . . . . fr. 87,000,000 »

Vraag nr 18.

Voor welke reden heeft de Maatschappij der Brusselsche Tramwegen de som van 500,000 frank gestort, die vermeld wordt bij artikel 8 van de Overeenkomst?

Antwoord.

De Overeenkomst van 26 April 1899 tusschen den Staat en de Brusselsche Tramwegen (*Staatsblad* van 25 April 1899, bl. 3428) betreft het overnemen door de Brusselsche Tramwegen van de vergunningen geëxploiteerd door de « Société du chemin de fer à voie étroite » van Brussel naar Elsene-Boendael. Er wordt

(1) Er valt op te wijzen dat, indien zooals het werd voorgesteld, de Putterijwijk zou heraangelegd worden met voorbehoud de mogelijkheid te voorzien later de Verbinding uit te voeren, deze gronden maximun 1,000 frank den vierkanten meter zouden verkocht worden. De bestemming der op te richten gebouwen hangt inderdaad af van het al of niet afzien van de Middenstatie en de onzekerheid waarin de koopers zouden gesteld worden zou stellig de te koop gestelde gronden in waarde doen verminderen.

bepaald dat de Brusselsche Tramwegen aan den Staat een som van 2 millioen frank zullen storten waarvan 500,000 frank bestemd zullen worden voor de verbetering der wegen binnen de stad Brussel.

Vraag nr 19.

1. — Welk is het aantal reizigers met *doorgaande* reiskaart die te Antwerpen vertrekken naar Bergen en omgekeerd te Bergen naar Antwerpen?

2. — Aan de reizigers die van in de provincie vertrekken naar een bestemming verder dan Brussel en die om hun reis voort te zetten zich te Brussel van de eene naar de andere statie moeten begeven en er een nieuwe kaart moeten nemen, wordt geen *doorgaande* reiskaart afgeleverd.

Wat belet aan die reizigers een *doorgaande* kaart af te leveren?

Antwoord.

JAAR 1922.

1. — Aantal reizigers met een *doorgaande* reiskaart van Antwerpen naar Bergen (jaarlijksch aantal). 8,294

Aantal reizigers met een *doorgaande* reiskaart van Bergen naar Antwerpen (jaarlijksch aantal) 9,026

2. — Aan die reizigers worden *doorgaande* kaarten afgeleverd zelfs indien zij zich te Brussel van eene naar een andere statie moeten begeven.

INHOUDSTAFEL

Bladz.

VOORWOORD 1

EERSTE HOOFDSTUK.

VOORAFGAANDE FEITEN 4

Besluit van de bevoegde Commissiën die de verschillende ontwerpen onderzochten.

Voordeelen van de Verbinding voor de reizigers over het algemeen.

Id. voor de werklieden.

Id. onder opzicht van de regelmatigheid van den dienst over het gansche net.

Id. in de veronderstelling dat de lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieter wordt aangelegd.

Verklaring van den heer Braun ten voordeele van de Verbinding.

Id. van den heer Hubert.

Id. van den heer de Broqueville.

Id. van wijlen den heer Verhaegen.

Wensch van de Kamer van Koophandel te Gent.

Verklaring van wijlen Senator Coppieters (3 Augustus 1921).

Wensch van het Gemeentebestuur van de stad Brussel in 1836.

Id. van de Commissie van Onderzoek van 1837.

Ontwerp van een centraal station van 1855.

Verzoekschrift aan den Koning van den Gemeenteraad van Brussel om een centraalstation te bekomen (1856).

Motie van de elf vertegenwoordigers van Brussel tot het bekomen van eene verbinding Noord-Zuid (1865).

Redevoering van burgemeester Anspach ten gunste van een binnenstadsch station (1866).

Meening van burgemeester Buls, van schepen Vauthier, van de heeren Finet en Janson, gemeenteraadsleden, ten gunste van een binnenstadsch station (1887).

Voordeelen van de Verbinding voor de stad Brussel.

Verklaring van den heer Grimard, gemeenteraadslid (1900).

Id. van den heer Liebaert, Minister van Spoorwegen (1901).

Overeenkomst van 1903. Meening van wijlen den heer Wiener (1903).

Id. Id. van den heer Lemonnier (1903).

Id. Id. van Senator graaf Goblet d'Alviella (1903).

Bladz.

Verklaring van den heer Wauwermans (1908).

Redevoering van den heer Lemonnier om de uitvoering van de Verbinding te bespoedigen (1908).

Redevoering van Senator Demot, burgemeester van Brussel, ten gunste van de Verbinding en van de centrale halte (1911).

Brief van den heer Buls ten gunste van de Verbinding (1911).

HOOFDSTUK II.

HET ONTWERP BETREFFENDE HET OPGEVEN VAN DE VERBINDING WERD NIET GENOEG INGESTUDEERD 30

Vraag van Senator Liebaert. Onvoldoend antwoord van de Regeering.

HOOFDSTUK III.

BEZWAREN IN DE MEMORIE VAN TOELICHTING TEGEN DE VERBINDING GEOPPERD. 37

Het oorspronkelijk plan was niet het aaneenschakelen van de twee deelen van het net.

Verklaringen van den heer Liebaert (1901 en 1902) en van den heer Helleputte (1908) over de noodzakelijkheid de twee deelen van het net aaneen te schakelen. Meening van den heer Buisset over de noodzakelijkheid van deze aaneenschakeling (1909).

Meening van de heer Carton de Wiart en van de heer Hubert (1901).

Verslag van de Middenafdeeling over de Buitengewone Begrooting voor 1903.

Redevoering van den heer Liebaert, *Minister van Spoorwegen* (1903).

Meening van den heer Braun (1903).

Id. van den heer Hubin (1908).

Id. van wijlen den heer Demot, burgemeester van Brussel (1903).

Id. van den heer Buisset over de noodzakelijkheid de twee stations door eene verbindingslijn aaneen te schakelen (1909).

Id. van den heer Vandervelde (1911), van wijlen den heer Verhaegen (1911), van den heer Huysmans (1911), van wijlen den heer Hanrez (1911) over de noodzakelijkheid van eene verbinding, van wijlen Senator Montefiore-Lévy, van wijlen Senator Coppieters (1910).

Redevoering van den heer Liebaert (1921).

Id. van den heer Vinck (1921).

HOOFDSTUK IV.

VOORDEELEN VAN DE VERBINDING TEN OPZICHTE VAN DE EXPLOITATIE. VOORDEELEN DER AANEENSLUITING VAN BEIDE GEDEELTEN VAN HET NET 53

HOOFDSTUK V.

ZIENSWIJZE VAN DE BELGISCHE EN BUITENLANDSCHE TECHNICI OVER DE VOORDEELEN DER DOORRIJSTATIONS 61

Meening van den heer Vanderrydt, beheerder van den trekdienst en van het mate-

Bladz.

rieel, professor aan de Universiteit te Brussel, en van den heer Minsart, ingenieur aan denzelfden dienst.

Besluiten van de internationale spoorwegcongressen.

Voorbeelden van Buda-Pest, Rijssel, Parijs en Genève.

Vergelijking tusschen het vermogen van de kopstations en de doorrijstations in de Vereenigde Staten.

Duur van het oponthoud der treinen te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid.

HOOFDSTUK VI.

VERGELIJKING TUSSCHEN DE VERBINDINGSWERKEN IN DEN VREEMDE, EENERZIJDS, EN DE NOORD-ZUIDVERBINDING ANDERZIJDS. — ONTOEREIKENDHEID DER KOPSTATIONS 77

De *Stadtbahn* te Berlijn, de stations te Straatsburg, te Metz en te Keulen.

De stations te Parijs. — Achtereenvolgende vergrootingen. — Voortdurende ontoereikendheid. — Eventueele aaneensluiting.

De kopstations. Voorbeeld van Antwerpen, van de « Nord » en de « Est » te Parijs, van Francfort en van Leipzig.

HOOFDSTUK VII.

ONTOEREIKENDHEID VAN HET NOORD- EN HET ZUIDSTATION ONDANKS DE VERANDERINGEN DIE ER WERDEN EN WORDEN AAN TOEGEBRACHT 86

HOOFDSTUK VIII.

HET STATION VAN DE GROENDREEF ALS HULPSTATION VAN HET NOORDSTATION. — ERNSTIGE BEZWAREN VAN DIT STELSEL. 98

HOOFDSTUK IX.

EXPLOITATIE DOOR HEEN- EN WEERREIZEN (NOORDSTATION). — DIT STELSEL IS ELDERS DOCH NIET TE BRUSSEL TOEPASSELIJK 107

HOOFDSTUK X.

OPWERPING BETREFFENDE DE NOODZAKELIJKHEID, DEN STOOMMOTOR WEG TE NEMEN BIJ HET BINNENRIJDEN VAN DE VERBINDING 115

HOOFDSTUK XI.

DE DRAAIBRUG TE LAKEN EN DE LIJN BRUSSEL-GENT (SINT-PIETER) 121

HOOFDSTUK XII.

TE BESTEDEN UITGAVEN OM DE VERBINDING TE VOLTOOIEN 126

HOOFDSTUK XIII.

TERUGWINNING VAN DE AANGEGANE UITGAVEN 156

HOOFDSTUK XIV.

Bladz.

ZOOGEZEGD TEKORT IN DE GERAAMDE ONTVANGSTEN 157

HOOFDSTUK XV.

VERMEENDE VERHOOGING DER EXPLOITATIEKOSTEN 170

HOOFDSTUK XVI.

WAT ZOU ER GEWORDEN VAN DE GRONDEN DIE VRIJ KOMEN DOOR HET OPGEVEN VAN DE VERBINDING 173

HOOFDSTUK XVII.

DE OVEREENKOMST MET DE STAD BRUSSEL 177

HOOFDSTUK XVIII.

OPHEFFING VAN HET RECHT TOT WEDEROVERDRACHT AAN DE ONTEIGENDEN GEWAARBORGD BIJ DE WET VAN 1835 179

HOOFDSTUK XIX.

EENE OPLOSSING VOOR DE GEMAKKELIJKE EN SNELLE VERWEZENLIJKING 185

HOOFDSTUK XX.

« BIJKOMSTIGE » BEZWAREN DER VERBINDING, VERMELD IN DE MEMORIE VAN TOELICHTING . 189

HOOFDSTUK XXI.

SAMENVATTING EN BESLUIT 192

BIJLAGEN

Vragen gesteld door de Middenafdeeling en antwoorden van de Regeering . . 201