

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1925-1926.

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. MAX HALLET.

NOTE DE LA MINORITÉ

I

MESSIEURS,

La majorité de la Section centrale a mis une grande hâte à examiner en pleines vacances législatives, les travaux de la Section centrale.

Détruire l'œuvre de longues années d'études consacrées par dix-huit votes du Parlement, anéantir un vaste travail d'utilité publique déjà en grande partie accompli, vouer au néant des installations pour lesquelles on a dépensé, à la valeur du jour, plus d'un demi-milliard, telle est l'œuvre que la Chambre devrait accomplir au pied levé.

Le rapport de l'honorable M. Hallet est le contrepied de tout ce qui fut enseigné et certifié, à la suite d'études remarquables et de nombreux travaux, par toutes les personnalités marquantes de notre railway assumant sous leur signature la responsabilité technique de leurs avis.

Le rapporteur doit avoir travaillé, lui, sur des notes fournies par le Département; ces notes sont anonymes, la Section centrale n'en connaît pas les auteurs responsables.

Quelle idée se fait-on du Parlement pour croire que, sans enquête, sans débat contradictoire sur l'origine et la valeur des avis et notes fournis par le Département, la Chambre va renier tout ce qu'elle a accepté et voté dans le passé?

(1) Projet de loi, n° 345.

(2) La Section centrale était composée de MM. Hallet, président, Wauwermans, Boël, Hubin, Standaert, Max et Heyman.

Comme le disait M. Pouillet, ministre des Chemins de fer, en défendant le projet de Jonction. En 1920, si la Chambre renonçait à cette œuvre qui a nécessité tant d'études et de travaux et qui a coûté tant d'argent déjà, il faudrait inaugurer un nouveau chapitre de l'histoire du Parlement.

Nous nous bornerons ici à quelques aperçus sommaires du rapport.

II

La dépense est trop élevée.

L'argument ainsi posé au début du rapport, comme un argument essentiel, manque totalement de pertinence. La question n'est pas d'évaluer ce que coûterait, à l'heure actuelle, l'achèvement de la Jonction; les travaux publics, tout le monde en convient, sont fatalement, de par la crise monétaire, arrêtés pour un certain temps.

Par ailleurs le rapport grossit à plaisir le coût des travaux qui restent à exécuter :

a) Il cite les aménagements à faire au Nord, au Midi, à l'Allée-Verte et à Schaerbeek (soit 45 millions à majorer au coefficient 7) comme si ces dépenses devaient disparaître entièrement en cas d'abandon de la Jonction!

b) Il cite la Gare centrale : alors que cette gare est indépendante de la Jonction. Elle a été prévue à la demande expresse de la ville de Bruxelles et celle-ci étant aujourd'hui opposée à la Jonction, il est rationnel que cette dépense disparaisse : soit 6 $\frac{1}{2}$ millions auquel il y a lieu d'appliquer le coefficient 7. (une simple halte suffirait).

c) Le rapport minimise la valeur de la revente de certains immeubles, alors que depuis l'estimation très consciencieuse faite en 1924 dans la note de minorité du tant regretté M. Helleputte, la valeur des immeubles doit certainement être majorée.

Conclusion : En évaluant à 500 millions environ la dépense nécessitée pour l'achèvement de la Jonction, le rapport de la Section centrale produit un chiffre de haute fantaisie.

III

Les recettes.

Le rapport se donne beaucoup de mal pour détruire l'évaluation d'une recette annuelle de 10 millions en conséquence du parcours de la Jonction. Ce chiffre établi par M. Helleputte en 1923 devrait d'ailleurs être augmenté aujourd'hui d'un coefficient égal à la majoration des prix de transport des voyageurs.

Mais l'administration détruit elle-même l'effet de sa laborieuse démonstration — en contradiction avec tout ce qu'elle a soutenu depuis un quart de siècle — quand elle admet qu'un tarif kilométrique spécial pourrait être adopté pour la Jonction.

Les milliers de voyageurs qui chaque jour ont leur voyage interrompu par l'absence de jonction entre les gares du Nord et du Midi, béniraient l'administration qui, au prix d'un tarif même fort, leur permettrait de continuer sans interruption leur voyage. Que de perte de temps évitée, que de frais de moins

pour le voyageur de province qui en est réduit aujourd'hui à opérer son transfert et celui de ses bagages à travers Bruxelles, par ses propres moyens, aux prix que l'on sait.

IV

Il faudrait dix ans pour achever la Jonction.

S'est-on demandé ce qu'il faudra de temps pour démolir les travaux déjà achevés ?

Ce qu'il en faudra ensuite pour créer, aux frais des contribuables du pays entier, les grandes artères nouvelles que projette la ville de Bruxelles ?

Nous l'avons dit, les travaux publics se trouvent fortement entravés par la situation monétaire; c'est là un fait que tous nous devons subir. En tirer cette conclusion qu'il faut *détruire* les travaux publics en partie exécutés, c'est un peu excessif.

Mais, dit-on, voyez l'état pitoyable de la ville de Bruxelles! L'administration communale de la capitale, par l'organe de tous ses bourgmestres, n'a cessé de pousser à la Jonction, mettant en avant ce point de vue particulier : le tracé de la ligne est tel que l'on verra disparaître, à la suite des expropriations, de vastes quartiers misérables, malsains, surpeuplés, qui seront transformés en artères nouvelles bien habitées et surtout productrices de taxes communales.

L'honorable M. Max, dans une interpellation faite en 1920 « en vue d'activer les travaux de la Jonction Nord-Midi », ne dissimulait pas que la mise en valeur des terrains avoisinant la Jonction était impatiemment attendue par l'échevin des finances de Bruxelles.

Aujourd'hui, la ville de Bruxelles, débarrassée de son quartier surpeuplé, envisage, par continuation, la question de la Jonction au point de vue étroit de son intérêt. L'administration communale à l'heure actuelle, ne saurait assez décrier la Jonction : celle-ci ne répond plus à aucun besoin et les travaux déjà achevés doivent être démolis pour que tous les terrains du tracé abandonnés *gratuitement* par l'État soient transformés en boulevards grandioses, générateurs d'abondantes taxes communales.

On peut louer l'habileté avec laquelle les édiles bruxellois poursuivent leur point de vue, mais les intérêts généraux et les finances du pays doivent primer les intérêts particuliers d'une commune. On ne conçoit pas que le Gouvernement, à l'heure actuelle, fasse à la ville de Bruxelles ce cadeau fantastique, dont il nous est impossible de chiffrer la valeur vu les réponses incomplètes de l'administration et tous cela sous prétexte qu'il faudrait dix ans pour achever les travaux.

V

Les questions techniques.

Ces questions qui ont fait l'objet de vingt-cinq années d'études, de plans et de travaux, lesquels sont aujourd'hui exécutés pour une bonne partie comportent les problèmes techniques suivants :

a) Transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage permettant d'assurer dans un avenir pratiquement illimité les besoins sans cesse croissant de l'exploitation ;

b) Soudure des parties Sud et Nord du réseau belge aujourd'hui séparées au point de vue du trafic des voyageurs, de province notamment, par l'interruption entre les deux gares principales de Bruxelles.

c) Simplification de l'exploitation des deux gares par la suppression de 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.

Toutes ces questions ont été étudiées par des hommes éminents, techniciens de première valeur et qui ont assumé personnellement — chose rare dans l'administration — la responsabilité de leurs avis motivés. Ils concluent tous à l'utilité de la Jonction suivant le plan adopté.

Il faudrait relire les discours documentés de tous les Ministres des Chemins de fer — jusqu'à M. Neujean exclusivement — hommes de premier plan et qui tous ont défendu la Jonction avec un tel succès que la très grande majorité de la Chambre les a toujours suivis. Lors d'un des derniers débats sur la Jonction, M. Pouillet, Ministre des Chemins de fer, disait à la fin de son discours si convaincant et remarquablement documenté :

« En terminant je crois pouvoir engager vivement la Chambre, *c'est avec une conviction profonde que je parle*, à ne pas revenir sur la décision prise en 1909. » (Séance du 1^{er} juin 1920.)

Or, brusquement, tout ce qui était hier la vérité technique basée sur l'autorité scientifique des spécialistes les plus éminents, est aujourd'hui, en vertu de notes anonymes, l'erreur.

Cette constatation soulève une question d'ordre général d'une gravité incontestable.

Serait-il vrai que dans l'administration on trouve toujours des fonctionnaires prêts à justifier « scientifiquement » le but poursuivi par le chef du département, que ce but soit blanc ou qu'il soit noir ? Nous nous refusons énergiquement à le croire.

Car si cela était, le Parlement serait le jouet d'intrigues décevantes et de combinaisons trompeuses destinées à égarer son jugement et à fausser ses décisions.

La Chambre voudra que cette question soit éclaircie ; elle voudra, par un examen plus approfondi, que sa religion soit édifiée sur le point de savoir qui sont les auteurs responsables des avis contraires à ceux de nos plus éminents techniciens, quelle est la valeur de ces hommes nouveaux et la consistance scientifique de leurs opinions.

Nous signalons à titre d'appréciations de fantaisie, notées à la simple lecture du rapport, la négation d'une possibilité pratique de remorquer les locomotives à vapeur à travers la Jonction, l'argumentation tirée de l'exemple de la gare de Liverpool Street à Londres, etc., etc. Ceux qui ont voyagé à travers le Saint-Gothard, avant et après la traction électrique, à travers le Simplon ou mieux encore aux États-Unis, savent comment des trains entiers, y compris souvent la locomotive à vapeur, sont enlevés à travers des tunnels d'une longueur considérable. A Baltimore, cité dans une des réponses de l'administration, des trains très lourds (voyageurs et marchandises) sont entraînés avec la locomotive à vapeur à travers un tunnel de plus de cinq kilomètres offrant une rampe continue de 8 millimètres par mètre ; le tunnel du Saint-Gothard a 15 kilomètres, celui du Simplon, 20 kilomètres de longueur et cependant l'air n'y manque pas,

VI

Les voyageurs de province.

Le rapport veut bien s'en occuper mais pour faire ressortir, comme un axiôme, que le voyageur de province aime à s'arrêter à Bruxelles, centre d'affaires et d'attractions.

Par ailleurs le rapport tend à faire croire que le nombre des voyageurs intéressés à la liaison des réseaux Nord et Sud est insignifiant ; ainsi entre Anvers et Mons il n'y aurait « que 8294 voyageurs par an, soit 23 par jour » ; il en serait de même entre Anvers et Charleroi !

Or ce chiffre représente les seuls voyageurs ayant pris « un coupon direct d'Anvers à Mons » donc pas les abonnés, pas les voyageurs ayant pris leurs coupons en deux fois, pas même les porteurs de coupons directs Mons-Anvers ! Et c'est ainsi qu'on présente des chiffres décevants « 23 voyageurs par jour ». Ce qui permet de conclure que la dépense de 500 millions (chiffre démesurément exagéré) ne concerne qu'une infime minorité ».

Pour les voyageurs des Flandres le rapport s'en tire aisément en les expédiant vers les grands centres industriels et commerciaux par des lignes secondaires où la banlieue est de règle et le train express l'exception.

. . .

Nous ne saurions étendre la présente note sans empiéter sur le travail d'une valeur exceptionnelle fourni, en 1924, par M. Helleputte sous forme de note de minorité.

Nos honorables collègues qui désirent émettre en pleine connaissance de cause un vote définitif dans cette importante question tiendront à relire un travail d'une si haute autorité et que feu notre éminent collègue nous a laissé en quelque sorte comme un testament parlementaire.

Les droits acquis des expropriés.

La note de M. Helleputte traite cette importante question de façon irréfutable.

Déjà en 1920 M. Pouillet avait attiré l'attention de la Chambre sur ce grave problème.

On sait qu'aux termes de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, dans le cas où les travaux justifiant la dépossession ne sont pas exécutés, les anciens propriétaires ont droit à demander la rétrocession de leur propriété.

En d'autres termes les propriétaires sont dépossédés à la condition que le travail d'utilité publique soit réalisé.

C'est là incontestablement un droit acquis. Jean vend à Pierre un terrain pour y bâtir une école sous la condition que le terrain fera retour à Jean si Pierre y construit un autre immeuble ou s'abstient de bâtir.

Est-ce que ce droit de rétrocession éventuel au profit de Jean est un droit acquis ? Poser la question c'est la résoudre. Tous les auteurs enseignent que les droits conditionnels sont des droits acquis.

Le rapport de la Section centrale fait bon marché de tout cela : « au point de vue légal il n'est pas contestable qu'une loi peut défaire ce qu'une loi antérieure a établi ».

Erreur !

Le principe posé est théoriquement vrai, *excepté en matière de droit de propriété et d'expropriation pour cause d'utilité publique*. C'est ce que l'honorable rapporteur a oublié.

Nous nous bornons à citer l'opinion de Laurent. (*Droit civil*, t. I, n° 147) : « Une loi ne peut donc pas régir le passé en ce sens qu'elle prive un propriétaire d'un droit qui est dans son domaine. Il suit de là que le principe de la non-rétroactivité est un principe constitutionnel en tant qu'il garantit la propriété contre les entreprises du législateur. »

Méconnaître le principe constitutionnel de non rétroactivité serait s'engager plus avant dans la voie néfaste qui mène à la ruine de la confiance publique et à l'incertitude des transactions. Un État ne peut vivre normalement que dans la certitude du respect des droits acquis et de la sainteté des engagements contractés. Il n'y aurait rien de pire que de voir le Gouvernement méconnaître de plus en plus les notions élémentaires du Droit, qui sont à la base d'une société organisée.

EUG. STANDAERT.

(N^o 430 — BILLAGE)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

ZITTINGSJAAR 1925-1926.

WETSONTWERP BETREFFENDE HET AFZIEËN VAN DE WERKEN TOT VERBINDING DER STATIËN BRUSSEL-NOORD EN BRUSSEL-ZUID (1).

VERSLAG
NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER **MAX HALLET**.

NOTA VAN DE MINDERHEID.

I

MIJNE HEEREN,

De meerderheid van de Middenafdeeling heeft er wel veel spoed bij gezet om den arbeid van de Middenafdeeling, gedurende het Kamerverlof, te benaastigen.

De vrucht van jarenlange studie, die achttienmaal goedgekeurd werd door het Parlement, afbreken, een groot werk van openbaar nut opruimen dat reeds grootendeels voltooid is, inrichtingen teniet doen voor welke men reeds — volgens de huidige geldwaarde — een half milliard uitgegeven heeft, ziedaar hetgeen de Kamer zou moeten doen zonder beraadslaging.

Het verslag van den achtbaren heer Hallet is het tegenovergestelde van al hetgeen uiteengezet en verzekerd werd, na merkwaardige studiën en talrijke werken door al de meest geachte leden van het Beheer der Spoorwegen, die door hunne handteekening de technische verantwoordelijkheid van hun advies aannamen.

De verslaggever blijkt te hebben gewerkt naar nota's, hem overgemaakt door het Ministerie; deze nota's zijn ongeteekend en bleven verborgen zelfs voor de minderheid van de Middenafdeeling.

Hoe stelt men zich het Parlement voor, om te denken dat de Kamer, zonder onderzoek, zonder discussie over de herkomst en de waarde der ongeteekende nota's en adviezen, medegedeeld door het Departement, al zal verloochenen wat zij vroeger aangenomen en goedgekeurd heeft?

(1) Wetsontwerp, n^o 348.

(2) De *Middenafdeeling* bestond uit de heeren Hallet, voorzitter, Wauwermans, Boël, Hubin, Standaert, Max en Heyman.

Zooals de heer Poulet, Minister van Spoorwegen het zei, toen hij het Verbindingsontwerp verdedigde : « Zoo de Kamer verzaakt aan de onderneming die zooveel studie en werk noodzakelijk maakte en reeds zooveel kosten vergde, dan moet men een nieuw hoofdstuk van de parlementaire geschiedenis inschrijven. »

Wij zullen ons hierbij beperken met het verslag in het kort te onderzoeken.

II

De uitgave is te aanzienlijk.

Het aldus bij den aanhef van het verslag aangehaalde argument, als essentiële beweegreden, mist volkomen zijn doel.

Het gaat er niet om te ramen wat, heden ten dage, de voltooiing der Verbinding zou kosten; de openbare werken — daarover is iedereen het eens — zijn noodzakelijkerwijs, wegens de munteris, voor zekeren tijd geschorst.

Het verslag dikt de kosten voor de nog uit te voeren werken ruimschoots aan :

a) Het haalt de inrichtingswerken aan, uit te voeren in de Noordstatie, de Zuidstatie, de Groendreefstatie en die van Schaarbeek (dus 45 millioen te vermenigvuldigen met 7) alsof die uitgaven gansch moesten verdwijnen ingeval van de Verbinding afgezien werd;

b) Het spreekt over de Centraalstatie : die is echter onafhankelijk van de Verbinding. Zij werd ontworpen op nitdrukkelijke aanvraag van de Stad Brussel; en daar deze zich nu tegen de Verbinding verzet, is het redelijk die uitgave te schrappen : zegge 6 $\frac{1}{2}$ millioen, te vermenigvuldigen met 7 (eene eenvoudige halte zou volstaan);

c) Het verslag vermindert de raming van de waarde van sommige gebouwen, terwijl integendeel, sedert de zeer gewetensvolle raming in 1924 door den zoozeer betreurden heer Helleputte in de Nota der Minderheid gedaan, de waarde der gebouwen ongetwijfeld moet verhoogd worden.

Bestuit : Met de uitgave noodig voor de voltooiing van de Verbinding op ongeveer 500 millioen te schatten, heeft het verslag der Middenafdeeling een zeer denkbeeldig cijfer opgegeven.

III

De ontvangsten.

Het verslag geeft zich veel moeite om de raming van een jaarlijksche ontvangst van 10 millioen voortvloeiende uit de exploitatie der verbindingslijn teniet te doen. Het cijfer, vastgesteld door den heer Helleputte in 1923, zou, trouwens, thans moeten verhoogd worden volgens een coëfficiënt gelijk aan de verhooging van de reizigersvervoer-tarieven.

Maar het beheer vernietigt zelf het effect van zijne moeizame bewijsvoering — die het tegenovergestelde is van wat het sedert een kwart eeuw steeds had beweerd — aannemende dat voor de Verbinding een bijzonder kilometer-tarief zou kunnen ingevoerd worden.

De duizenden reizigers die dagelijks hunne reis moeten onderbreken wegens het gebrek aan Verbinding tusschen Noord en Zuid, zouden het beheer zegenen dat, zelfs tegen hoogen prijs, hun de reis onverbroken zou laten voortzetten.

Hoeveel verloren tijd zou worden uitgespaard, hoeveel kosten zou de reiziger uit de provincie kunnen bezuinigen, waar hij nu zichzelf en zijn reisgoed door Brussel moet sleepen, met eigen middelen, en tegen den prijs dien men kent!

IV

Het aanleggen van de Verbinding zou tien jaar duren.

Heeft men zich afgevraagd hoeveel tijd er zal noodig zijn om de werken af te breken? Hoeveel tijd er zal noodig zijn om vervolgens, op kosten van de belastingbetalers van geheel het land, de groote nieuwe straten aan te leggen die de Stad Brussel heeft ontworpen?

Wij hebben het reeds gezegd, de uitvoering van openbare werken wordt in hooge mate verhinderd door den toestand van de financiën; wij hebben allen daaronder te lijden. En er het besluit uit trekken dat men de gedeeltelijk uitgevoerde openbare werken moet afbreken, dat gaat al te ver!

Maar, zegt men ons, ziet toch eens in wat een ellendigen toestand de stad Brussel zich bevindt! Het Gemeentebestuur van de hoofdstad, bij monde van al zijn burgemeesters, heeft niet opgehouden tot de Verbinding aan te dringen, waarbij het als bijzonder punt vooruitzette: de lijn van de Verbinding loopt zóó dat men, ten gevolge van de onteigeningen, uitgestrekte ellendige, ongezone en overbevolkte wijken zal zien verdwijnen, die zullen hervormd worden in nienwe goede bewoonde straten welke vooral veel gemeentebelastingen zouden opbrengen.

In eene interpellatie, in 1920, « tot bevordering van de werken van de Noord-Zuid Verbinding », liet de heer Max duidelijk hooren dat de verkoop van de gronden, langs de Verbinding gelegen, met ongeduld werd te gemoet gezien door den Schepen van Financiën van Brussel.

De Stad Brussel, verlost van hare overbevolkte wijk, beschouwt tegenwoordig het Verbindings-vraagstuk van uit het enge standpunt van haar belang. Het Gemeentebestuur kan geen kwaad genoeg zeggen van de Verbinding: deze beantwoordt aan geen enkele noodzakelijkheid meer, en de reeds voltooide werken moeten afgebroken worden opdat al de gronden van het tracé, door den Staat *kosteloos* afgestaan, kunnen veranderd worden in grootsche boulevards, die overvloedige gemeentebelastingen opbrengen.

Men mag wel de behendigheid erkennen van de Brusselsche ediliteit om haar standpunt te doen zegevieren, maar de algemeene belangen en de financiën van het land moeten den voorrang hebben op de particuliere belangen van eene gemeente. Men kan niet aannemen dat de Regeering in dezen tijd een zoo fantastisch geschenk zou doen aan de stad Brussel, een geschenk waarvan wij, gezien de onvolledige antwoorden van het bestuur, het bedrag niet kunnen ramen. En dit alles onder voorwendsel dat er tien jaar noodig zijn om de Verbinding te voltrekken.

V

De technische vraagstukken.

Deze vraagstukken, die gedurende vijf en twintig jaar het onderwerp waren van studiën, plannen, en werken die tegenwoordig voor een goed gedeelte zijn uitgevoerd, omvatten de volgende technische kwesties:

a) Hervorming van het Noord- en het Zuidstation in doorrijstations, waar-

door men in eene practisch onbegrensde toekomst de steeds stijgende noodwendigheden kan verzekeren van de exploitatie.

b) Aaneenschakeling van het zuidelijk en het noordelijk gedeelte van het Belgisch net, die nu voor het verkeer van de reizigers uit de provincie van elkaar gescheiden zijn door de onderbreking tusschen de twee hoofdstaties van Brussel.

c) Vereenvoudiging van de exploitatie der twee staties door de opheffing van de menigvuldige manoeuvres, vereischt door het ontvangen, het garceeren, het ter plaatse brengen en het vertrek van de treinen die in een kopstation aankomen.

Al deze vraagstukken werden onderzocht door eminente personen, technici van eerste gehalte, en die persoonlijk — wat zelden voorkomt in het Bestuur — de verantwoordelijkheid op zich namen van hunne beredeneerde adviezen. Zij besluiten allen dat de Verbinding volgens het aangenomen plan nuttig is.

Men zou de gedocumenteerde redevoeringen moeten herlezen van al de Ministers van Spoorwegen tot aan den heer Neujean, mannen van eersten rang, die allen de Verbinding hebben verdedigd met een zoodanigen bijval, dat de zeer groote meerderheid van de Kamer hen altijd heeft gevolgd. Bij een van de laatste debatten over de Verbinding, zegde de heer Pouillet, Minister van Spoorwegen, aan het slot van zijn zoo overtuigende en zoo merkwaardig gedocumenteerde redevoering :

« Om te sluiten, meen ik de Kamer met nadruk te mogen aansporen, *en ik spreek met de diepste overtuiging*, niet terug te komen op hare beslissing van 1909. » (Vergadering van 1 Juni 1920.)

En ineens wordt nu alles, wat gisteren de technische waarheid was, gesteund op het wetenschappelijk gezag van de uitnemendste deskundigen, misverstand, vergissing, en dit op grond van anonieme nota's.

Deze vaststelling doet eene kwestie van algemeenen aard van onbetwistbaren ernst oprijzen.

Zou het waar zijn dat men in het Bestuur altijd ambtenaren vindt, bereid om « wetenschappelijk » het door het hoofd van het Departement nagestreefde doel te billijken, eender of dit doel wit of zwart is? Wij weigeren volstrekt dit te gelooven.

Want ware dit het geval, dan zou het Parlement de speelbal zijn van sluwe en bedrieglijke berekeningen, bedoeld om zijn oordeel te misleiden en zijne beslissingen te vervalschen.

De Kamer moet eischen dat er klaarheid kome; door een grondiger onderzoek moet zij ten volle te weten komen van wie de adviezen, zoo in strijd met deze van onze knapste technici, uitgaan, welke de waarde is van deze nieuwe personen en het wetenschappelijk gezag van hunne meeningen.

Hoe lichtvaardig sommige beweeggronden, bij de eenvoudige lezing van het verslag aangestipt zijn, vinden wij, in de ontkenning van de practische mogelijkheid de stoomlocomotieven door de Verbinding te sleepen, het argument getrokken uit het voorbeeld van het Liverpool Street-station te Londen, enz., enz. Degenen die door den Simplon Sint-Gothard hebben gereisd, voor en na de electrische tractie, door den Simplon, of beter nog in de Vereenigde Staten, weten hoe gansche treinen, dikwijls met de stoomlocomotief, door tunnels van eene aanzienlijke lengte worden getrokken. Te Baltimore, aangehaald in een

van de antwoorden van het Bestuur, worden zware treinen (reizigers en goederen), met de stoomlocomotief, door een tunnel getrokken van meer dan vijf kilometer met een helling van 8 millimeter per meter; de tunnel van den Sint-Gothard is 15 kilometer lang, die van den Simplon 20 kilometer, en nochtans ontbreekt de lucht daar niet.

VI

De reizigers uit de provincie.

Het verslag wil er zich wel mede onledig houden, maar om als een onomstootbaar beginsel aan te nemen dat de reiziger uit de provincie graag te Brussel, centrum van zaken en aantrekkelijkheden, verwijlt.

Overigens, schijnt het verslag te willen doen gelooven dat het getal reizigers die bij de Noord-Zuidverbinding belang hebben, onbeduidend is en dat er tusschen Antwerpen en Charleroi maar 8,294 reizigers per jaar zijn, zegge 23 per dag.

Nu, dit is het getal alleen van de reizigers die een rechtstreeksch biljet hebben genomen Antwerpen-Bergen, dus niet van de geabonneerden, niet van de reizigers die hun biljet in tweemaal nemen, zelfs niet van de reizigers die rechtstreeksche biljetten Bergen-Antwerpen hebben genomen! En aldus komt men tot het verbazende cijfer « 23 reizigers per dag ». Waaruit men mag besluiten dat de uitgave van 500 miljoen (erg overdreven cijfer) maar voordeel bracht aan eene uiterst geringe minderheid.

Met de reizigers uit Vlaanderen springt het verslag gemakkelijk om, met ze te verzenden naar de groote handels- en nijverheidscentra over ondergeschikte lijnen waarop de gewone trein de regel is en de doorgaande trein de uitzondering.

* *

Onderhavige nota zouden wij niet verder kunnen uitbreiden zonder te vervallen in herhalingen uit het zoo waardevol werk door den heer Helleputte in 1924 bezorgd onder vorm van nota der minderheid.

Onze achtbare collega's, die goed voorgelicht willen zijn bij de eindstemming over die belangrijke kwestie, zullen er aan houden het zoo gezagvol werk te herlezen, dat onze betreurde eminente collega ons als een soort parlementair testament heeft nagelaten.

De verworven rechten der onteigenden.

De nota van den heer Helleputte behandelt die kwestie op onweerlegbare wijze.

Reeds in 1920 had de heer Pouillet de aandacht van de Kamer op dit ernstig vraagstuk getrokken.

Men weet dat luidens de wet op onteigening ten algemeenen nutte, de oudeigenaars, in geval de onteigeningvergende werken niet uitgevoerd worden, het recht hebben den wederafstand van hun eigendom te eischen.

Met andere woorden, de eigenaars moeten hun goed afstaan *op voorwaarde* dat het werk van openbaar nut uitgevoerd worde.

Dit is ongetwijfeld een verworven recht. Jan verkoopt aan Pieter een grond

om er eene school te bouwen, op voorwaarde dat Jan dien grond terugkrijgt indien Pieter er een ander huis op zet of zelfs indien hij er niets op bouwt.

Is dat recht van gebeurlijken wederafstand ten voordeele van Jan een verworven recht? De vraag stellen is ze beantwoorden. Al de schrijvers leeren dat voorwaardelijk recht, verworven recht is

Het verslag van de Middenafdeeling springt daar licht mede om : « in wettelijk opzicht kan niet betwist worden dat eene wet kan afschaffen, wat eene voorgaande wet had gevestigd. »

Mis!

Het gestelde beginsel is theoretisch waar, *uitgenomen in zake van eigendomsrecht en van onteigening ten algemeenen nutte*. Dat heeft de achtbare verslaggever vergeten.

Wij zullen ons vergenoegen met de meening aan te halen van Laurent (*Burgerlijk recht*, deel I, n^o 147) :

« Eene wet kan dus niet derwijze op het verleden slaan dat zij een eigenaar een recht zou ontnemen dat hem toekomt. Daaruit volgt dat het beginsel der niet-terugwerkende kracht een grondwettelijk beginsel is in zooverre het den eigendom tegen de ondernemingen van den wetgever beschermt. »

Het grondwettelijk beginsel der niet-terugwerkende kracht miskennen, ware den noodlottigen weg, die leidt naar de vernietiging van het algemeen vertrouwen en naar de onzekerheid der overeenkomsten, nog verder bewandelen. Een Staat kan geen normaal bestaan leiden, tenzij men zeker is dat de verworven rechten zullen geëerbiedigd en de gesloten overeenkomsten ongeschonden blijven. Niets ware verderfelijker dan de Regeering meer en meer de eerste rechtsbegrippen, die den grondslag zijn eener georganiseerde samenleving, te zien miskennen.

EUG. STANDAERT.
