

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 13 JULI 1922.

**Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot verbinding
der statien Brussel-Noord en Brussel-Zuid.**

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

Redenen waarom het ontwerp van Verbinding aangenomen werd.

Het ontwerp tot verbinding van de Noordstatie met de Zuidstatie, werd opgevat in een tijd, dat beide statien onderscheidenlijk slechts over acht en elf kaaisporen beschikten en niet meer beantwoordden aan de vereischten van een aangroeiend verkeer. Het doel was de ontoereikendheid van bedoelde statien 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 Zuidstatien 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 statien.

De door den achtbaren heer Liebaert op de vergadering van den Senaat van 29 Juni 1922 uitgesproken redevoering, bewijst wel dat het doel niet veranderd is.

Volgens het ontwerp, moesten de Noord- en Zuidstatien, verhoogd en veranderd in doorgangstatien, over tien kaaisporen beschikken. Eene centraalstatie met insgelijks tien sporen (later werd ze tot acht sporen verminderd) was voorzien waar de Putterij-wijk ligt.

De treinen voor Oostende, Antwerpen, Luik en Namen moesten gevormd worden in de nieuwe inrichtingen te Vorst en uit Brussel-Zuid vertrekken. De treinen voor de Zuidelijke banen moesten te Schaerbeek, in den vierhoek, gevormd worden en uit Brussel-Noord vertrekken.

Sommige uit het Noorden van het land komende treinen zouden door Brussel gereden hebben om verder naar het Zuiden te gaan, doch alle treinen zonder

H

De planteekeningen zullen later uitgedeeld worden

onderscheid, die thans te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid aankomen, zouden de drie statien bediend hebben.

In de Memorie van Toelichting, neergelegd tot staving van het wetsontwerp voor de buitengewone uitgaven in 1900 waarbij de eerste kredieten aangevraagd werden, werd de uitgave te voorzien voor de verwezenlijking van het *tusschen de Paleizenstraat en de Theodoor Verhaegenstraat gelegen gedeelte* van het werk geschat op 56,000,000 frank dat is 26,745,000 frank voor de onteigeningen en 29,255,000 frank voor de eigenlijke werken.

De vraag werd gesteld of men de verbinding moest tot stand brengen ofwel de terugritstatien van Noord en Zuid vergrooten. Nu, de kosten voor de werken, noodig voor het vergrooten van de terugritstatien, dus zonder verbinding, werden geschat op 46,000,000 frank met inbegrip van de onteigeningen.

De verbindingswerken brachten dus een grootere uitgave mede. « Doch de door den bijkomenden rit tusschen de uiterste statien en de centraalhalte op te leveren ontvangsten, zegde de memorie van toelichting, moesten niet alleen toelaten het gebruikte kapitaal geld te doen afwerpen, doch ook de uitgave in minder dan veertig jaar af te lossen. »

Ten slotte hoofdzakelijke beweegreden, *het uitvoeren van de ontworpen werken zou zelfs de verste toekomst verzekeren.*

Dit was het ontwerp, dat de toenmalige minister vóór het Parlement verdedigde.

Men moet erkennen dat, als de aangenomen onderstellingen hadden kunnen verwezenlijkt worden, het ontwerp verleidelijk was. Ook werden de eerste kredieten in 1900 gestemd, evenwel niet zonder strijd.

De verklaarde tegenstanders van het ontwerp gaven den moed niet op en de zaak kwam dikwijls opnieuw te berde vóór de Kamers.

Twée nieuwe daadzaken.

Nieuwe feiten hebben de Regeering ertoe gebracht, aan de Kamers te vragen tot een nieuw onderzoek over te gaan.

Eenerzijds, hebben de sedert 1909 voortgezette studiën bewezen, dat de verbinding de technische voordeelen, die men ervan verwachtte, niet zou opleveren.

De exploitatie van de Noord- en Zuidstatien zou er even lastig door gemaakt worden als met terugritstatien.

Anderzijds, is de oorlog uitgebroken, terwijl de werken pas begonnen waren; hij had een geweldige prijsverhoging van materialen en arbeidsloon voor gevolg en bracht tevens den Staat in een benauwden financieelen toestand, welke hem tot de uiterste voorzichtigheid noopt.

Deze reden van financieelen aard wordt nog meer kracht bijgezet door het feit, dat het programma van de verbinding sedert 1909 aanzienlijk uitgebreid werd.

Ten slotte werden, te Brussel-Noord, sedert de raming van de verbinding gedaan werd, zeer belangrijke aankopen verwezenlijkt voor het verbeteren van de terugritstatie, en verdwijnt te Brussel-Zuid de goederenstatie binnen enkele maanden, om door inrichtingen ter plaatse van het Klein-Eiland vervangen te worden.

Kortom, de 36,000,000 frank, voorzien voor de verbinding, dienen aanzienlijk vermeerderd (zelfs tegen de eenheidsprijzen van vóór den oorlog), terwijl de 46,000,000 frank, voorzien voor de vergroting van de Noord- en Zuidstatiën met terugrit, op een veel lager cijfer hoeven gebracht (altijd tegen de prijzen van vóór den oorlog).

I

REDENEN VAN TECHNISCHE AARD

Wijze van exploitatie voorzien in 1909.

In 1909 voorzag men, dat de treinen door de verbinding zouden rijden, zonder de stoomlocomotief ervan te moeten wegnemen. Ze zouden gesleept worden door een elektrische locomotief, welke men bij het verlaten van de verbinding enkel zou hoeven uit te wijken. Voor de treinen die Brussel als eindpunt behouden, zouden de rangeeringen aldus gedaan worden in de rangeerinrichtingen van Vorst en Schaerbeek. En voor sommige treinen die van het Noordelijk op het Zuidelijk net hadden kunnen overgaan of omgekeerd, verminderde men de rangeeringen op een minimum, daar met dezelfde stoomlocomotief de sleepdienst op de beide gedeelten van het net verzekerd werd.

Noodzakelijkheid de stoomlocomotief bij het binnenrijden in de Verbinding weg te nemen.

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 luchtverversing 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.

Gevolgen ten opzichte van de exploitatie.

Wat wordt er diensgevolge van de exploitatie van de Noord- en Zuidstatiën?

Een trein komt uit Antwerpen te Brussel-Noord aan; men moet de locomotief op een wijkspoor brengen en de elektrische trekmotor, doen achteruitrijden nadat hij eerst op een bijzonder spoor, verbonden met het door den trein te volgen hoofdspoor, was gebracht. Na het vertrek van den trein naar Brussel-Zuid, dient de stoomlocomotief, zoo deze niet terug naar de stelplaats moet, naar de draaischijf gevoerd — tenzij het een tenderlocomotief weze — om vervolgens aan den kop van een uit de verbinding rijdenden trein, gesteld te worden na dat men den elektrischen trekmotor van dezen trein heeft afgenomen en op een wijkspoor gebracht. Tijdens deze rangeeringen, zal de stoomlocomotief een zeker getal sporen stop gezet en wisselstraten afgesneden hebben.

Het stopzetten van de sporen zal feitelijk nagenoeg te vergelijken zijn met den toestand waarover in een terugritstatie, zooals thans Brussel-Noord, geklaagd wordt.

Voor de treinen, die van het Noorden naar het Zuiden of omgekeerd zouden overgaan, zal de belemmering nog toenemen door de noodzakelijkheid, in sommige gevallen, de samenstelling der treinen te wijzigen (bijvoegen van postrijtuigen, van « navettes » enz.).

Al de treinen, die thans te Brussel-Zuid aankomen en die hun eindpunt te Brussel zullen behouden, zullen — meestal ledig of weinig bezet — te Brussel-Noord aankomen en deze statie nog meer versperren. Men zal verplicht wezen ze met electrische trekmotoren naar de rangeerinrichtingen (op 1 km.) te brengen, als men niet wil gedwongen zijn een nieuwe reeks rangeeringen, bij en langs de kaaien, te doen. Men zal dus een groot getal trekmotoren en de overeenkomstige uitgave moeten voorzien.

In die exploitatievoorwaarden, wordt heel het opzet van het ontwerp, zooals dit uiteengezet werd, te niet gedaan. En eene « doorgangsstatie » die in zulke voorwaarden moet werken, zal geen grooter opbrengst geven dan eene terugritstatie met hetzelfde getal sporen.

Eigenaardigheid van het Verbindingsontwerp.

Daartegen zal men inbrengen, dat men in het buitenland verbindings tot stand gebracht heeft, doch de gelijkstelling is niet mogelijk, want niemand heeft beweerd de Verbinding te maken om te Brussel eene centraalstatie op te richten.

Overigens, wanneer men het in het buitenland belangwekkend vindt *sommige* treinen te laten rijden door twee statien, die vroeger als eindpunt waren, dan is zulks niet met het hoofddoel, den dienst der statien te verbeteren, doch vooral met het doel, in het belang van het publiek, verbindings tusschen twee netten tot stand te brengen. En dan geldt als regel, aan beide statien het karakter van kopstatien te behouden voor al de andere treinen. Zóó worden de statien te Berlijn geëxploiteerd. Zóó verstond men de verbinding van de Noord- en P.-L.-M. statien te Parijs : er zouden maar enkele internationale treinen doorgereden zijn.

Middelen om de Noord en Zuidstatien te verbeteren als terugritstatien.

Gezien de verbinding de gezochte voordeelen niet zal opleveren, heeft men zich afgevraagd, hoe het mogelijk zijn zou het verkeer van de voorheen ontoereikend geoordeelde Noord- en Zuidstatien te verzekeren.

Thans is het veel gemakkelijker dan in 1900, behoorlijke inrichtingen te verwezenlijken aan de als terugritstatien behouden Noord- en Zuidstatien.

Inderdaad, het is niet mogelijk geweest, de uitvoering van de verbinding af te wachten om het hoofd te bieden aan een somtijds zeer gespannen toestand. Beide statien werden aanzienlijk verbeterd.

Noordstatie — De sporen van den hals der Paleizenstraat werden van twee op zes gebracht. De kaaisporen, ten getale van elf in 1900, werden op dertien gebracht in 1904, op viertien in 1906, op zestien in 1910.

Deze aldus achtereenvolgens verbeterde inrichtingen voldeden voor een sedert 1900 aangroeiend verkeer.

Bij regelmatig verkeer, beloopt het getal reizigers die gedurende het huidige tijdperk (Juni en Juli) dagelijks te Brussel-Noord uit- en instappen 120,000.

Nu, in de geregelde treinen zijn 180,000 plaatsen voorhanden.

Men beschikt dus nog over eene speling van 50 t. h.

Dit getal treinen kan echter merkelyk verhoogd worden; de Dienst der Exploitatie is van meening dat de Noordstatie, met de Groendreef als hulpstatie, in staat is het verkeer nog gedurende vijftig jaar te verzekeren, aangenomen dat het verkeer toeneme volgens den vóór den oorlog waargenomen voortgang, hetgeen minder waarschijnlijk is, omdat de verplaatsingen in zekere maten afhankelijk zijn van de bevolking.

Onderstaande lijst geeft de beweging aan waarin de Noordstatie, met de meeste regelmatigheid, voorzien heeft gedurende de feestdagen in 1920, 1921 en 1922 :

	Paschen.	Pinksteren.	O.-L.-V. Hemelvaart.
Jaar 1920.			
Gezamenlijke samenvatting	703,828	775,019	771,859
Drukste dag	151,586	187,074	172,267
Jaar 1921.			
Gezamenlijke samenvatting	758,149	787,600	937,998
Drukste dag	173,428	181,600	241,200
Jaar 1922.			
Gezamenlijke samenvatting	775,359	904,634	»
Drukste dag	183,552	196,600	»

Hieruit blijkt, dat het vermogen van de inrichtingen van de statie Brussel-Noord onderschat werd.

* * *

De Noordstatie kan verbeterd en uitgebreid worden.

Thans is ze niet redematig ingericht. Het is een onbetwistbaar feit, dat gemakkelijk te begrijpen is : de belangrijke wijzigingen aan de huidige statie kwamen niet te pas tot nogtoe, vermits ze door het tot stand brengen van de Verbinding grondig moest veranderd worden.

Al de onroerende goederen werden aangekocht tusschen Brabantstraat, Vooruitgangstraat en de verbinding met de Groendreef. Men kan daar het grondvlak van de statie aanmerkelijk verbreed. Men merke op, dat hetzelfde zich uitstrekt in de lengte, dat het dus mogelijk zal zijn voor de uitwijking van wachttreinstellen er sporen op aan te leggen, waarvan de doelmatigheid in 't oog springt.

Anderzijds, beschikt men over gronden, die toelaten den ingang nog te verbreedden, derwijze dat elke richting Gent, Antwerpen, Luik, Luxembourg haar eigen sporen hebbe tot in de statie en dat, bovendien, twee rangeersporen de gemakkelijke bewegingen van losse locomotieven toelaten.

Voor Antwerpen zullen er zelfs 4 sporen zijn, waarvan 2 voorbehouden aan de sneltreinen.

In 't geheel, zullen er dus tegenover de Paleizenstraat, 12 sporen zijn in plaats van de thans bestaande 6 en van de 2 sporen die bestonden, toen het ontwerp van verbinding het licht zag.

Het reusachtig, uit het verbreedden van den hals te halen voordeel, zal aan niemand ontsnappen.

In de statie zelf, zullen al de kaaisporen kunnen uitkomen op een breeden, dwarsliggenden trottoir, loodrecht op deze sporen in plaats van zooals heden met in- en uitspringende hoeken. Om dit te bekomen zal het niet noodig zijn, de kaaien verder achteruit te leggen dan in het verbindingsontwerp : bedoelde kaaien zouden beginnen aan het snijpunt van de Brabantstraat en de Aerschotstraat.

Zoodoende zullen de reizigers al de treinen in de onmiddellijke nabijheid van den breeden toegangstrottoir vinden; zij zullen niet verplicht zijn trappen van 7 meter te beklimmen en hunnen weg te zoeken in gedurig met kunstlicht verlichte gangen. Voor de reizigers, zijn de terugritstatiën overigens heel wat gerieflijker dan de doorgangsstatiën; niemand zal zulks betwisten. De treinen zijn er, om zoo te zeggen, uitgesteld, en worden lang genoeg van te voren aan de kaai gevoerd om de reizigers toe te laten op hun gemak in te stappen.

De wachtzalen, winketten, enz., zullen zonder moeite nabij de kaaien gebracht worden.

*
* * *

Er bestaan, daarenboven, nog andere middelen om het vermogen eener statie te vergrooten.

Eerstens met het aannemen van een exploitatiestelsel door heen- en weerreizen, dat met succes gebruikt wordt voor de bloktreinen; door dit stelsel vervalt de uitwijking van treinstellen.

Vervolgens met tendermachines te gebruiken, waardoor de locomotief niet meer naar de draaischijf hoeft gezonden. Deze machines, die vóór den oorlog beproefd werden om den bloktrein te sleepen, hebben uitstekende uitslagen opgeleverd. Ze worden met succes gebruikt bij den Nord-français, den Great Eastern Railway en bij den Union Central Railroad te Chicago.

Wat onlangs in Engeland, in de Liverpool-street-statie, verwezenlijkt werd is in dit opzicht stichtend. Het number van 1 October 1920 van de « Railway Gazette » zet uiteen hoe men, door het combineeren van een zeker getal verbeteringen aan de inrichtingen en aan de exploitatie eenerzijds, en door de samenwerking van de diensten van de beweging en van trekdienst anderzijds, eene verhooging van 50 tot 75 t. h. heeft kunnen bekomen van het aantal treinen op de drukste uren van den dag.

Het verwezenlijken van de hooger geschetste inrichting en het toepassen van exploitatiemethodes voor grootere opbrengst zullen gedurende een zeer groot getal jaren, om niet te spreken van een onbeperkt tijdperk, toelaten volledig te voorzien in het toenemen van het verkeer, dat kan verwacht worden.

Zuidstatie. — Zoodra de inrichtingen van de goederenstatie Brussel-Zuid naar het Klein-Eiland zullen overgebracht zijn, zal men over een uitgestrekt terrein beschikken. Het is niet te voorzien, dat dit eens ontoereikend kan worden.

Men merke op dat, in tegenstelling met de verbinding, het programma van de verbetering van de Noord- en Zuidstatieën, als terugritstatieën behouden, tragsgewijze verwezenlijkt kan worden, naar mate de noodwendigheden, zonder de begrooting met zware lasten te bezwaren.

De verbinding beschouwd als laschmiddel voor deelen van het net.

Kortom, de beste oplossing is de Noord- en Zuidstatieën te verbeteren en ze als terugritstatieën te behouden; de verbinding zou geenerlei nuttige uitwerking op het vermogen dezer statieën hebben.

Doch sommingen zien vooral in de verbinding het lasschen van de verschillende deelen van het net.

Laat ons vooreerst aanstippen, dat de Noordstatie toegang geeft tot de Westelijke, Noordelijke, Oostelijke, Zuidoostelijke gedeelten van het land.

Van Gent naar Henegouwen, is de kortste weg over 's Graven-Brakel.

Van Oostende naar Duitschland, rijden weder de uitstekende treinen, die vóór den oorlog bestonden over Meehelen, waar ze in aansluiting zijn met die van Antwerpen.

Van Antwerpen naar Charleroi, zou het mogelijk zijn vijftien minuten uit te winnen, met te rijden langs de Luxemburgstatie, welke men in alle geval mocht veranderen, terwijl de doorgaande treinen, met de verbinding te benuttigen, niets op de huidige dienstregeling zouden winnen, zooals verder zal uiteengezet worden.

Anderzijds, zal de baan Schaerbeek-Halle toelaten goede doorgaande treinen tusschen Antwerpen en Charleroi in te richten.

Van Antwerpen naar Parijs — het is typisch zulks vast te stellen — loopen er thans doorgaande treinen die in Brussel-Noord niet binnenrijden en die er vijfen-vijftig minuten over doen om den afstand Antwerpen-Brussel-Zuid af te leggen. In het geval van de verbinding, zouden ze eerstens veertig minuten noodig hebben tusschen Antwerpen en Brussel-Noord (het is de huidige minste tijd), tien minuten stilstaan in de Noordstatie, twee minuten in de Centraalstatie (dit is zelfs voor een reisgoeddienst niet voldoende) en acht minuten besteden aan het afleggen van de verbinding. Zodoende zouden ze in zestig minuten te Brussel-Zuid aankomen, dat is vijf minuten meer dan thans. En men zou tweemaal van locomotief moeten veranderen, terwijl men heden maar ééns verandert.

Men vergeet niet, dat de Westelijke Ringspoorweg van Brussel met vier sporen gaat aangelegd worden (vele bouwwerken werden reeds met dat doel

opgericht) en dat ze na het aanleggen van de verbinding Schaerbeek-Halle, ontlast zal zijn, van talrijke treinen.

De werken van bedoelde baan Schaerbeek-Halle, die reusachtige diensten aan de exploitatie van ons net bewijzen moet, zullen flink doorgezet worden.

Kortom, het net, zooals het thans bestaat, laat toe doorgaande treinen in te richten, om al de belangrijke centra van het land te verbinden en wel in even gunstige voorwaarden als met de verbinding Noord-Zuid. Zoo men tot nogtoe niet veel dergelijke doorgaande treinen ingericht heeft, dan is het omdat de behoefte daaraan zich niet voldoende deed gevoelen en dat bedoelde treinen niet voldoende zouden benuttigd worden om de kosten, die ze zouden medebrengen, te dekken.

De draaibrug te Laeken.

Sommige dezer doorgaande treinen zouden langs den Westelijken Ringspoorweg van Brussel rijden en men heeft dienaangaande beweerd, dat het noodzakelijk zou zijn de draaibrug te Laeken vrij te maken.

Doch, gesteld dat de verbinding en de baan Schaerbeek-Halle aangelegd zijn, dan nog zouden dagelijks 170 treinen over de brug loopen, als men het verkeer in 1914 tot grondslag neemt.

Dit komt overeen met te zeggen, dat de scheepvaart niet veel rekenen mag op de werking van bedoelde draaibrug. Ook bestudeert de Vennootschap der Haveninrichtingen het aanleggen van eene voorhaven, stroomafwaarts van de brug, naar Vilvoorde toe.

Als dit ontwerp zal verwezenlijkt zijn, zal men de brug vast kunnen maken en wanneer, de noodzakelijkheid ervan zich zal doen gevoelen, er vier sporen op leggen.

Stippen we terloops aan dat het afzien van de werken van de Verbinding niet beteekent, het afzien van het voltooiën van de baan Brussel-Zuid-Gent-S^t-Pieters, waarvan oordeelkundig partij kan getrokken worden voor de verbetering van het verkeer naar Gent en de kuststreek.

Bijkomende zwaarigheden van de Verbinding.

Aan de reeds gemelde zwaarigheden van de verbinding kan men nog andere toeyoegen, *doch als zeer bijkomend*.

De nieuwe, voor Brussel-Noord noodig erkende inrichting verplicht ons het in de Brabantstraat voorziene viaduct te verlengen.

De noodzakelijkheid, te voorzien dat elk der 14 kaaisporen (het huidige ontwerp voorziet 14 sporen in plaats van 10) verbonden weze met elk der zes sporen van de verbinding, noodzaakt ons den loop in den Kruidtuin te veranderen en de gedaante van het terrein iets meer dan voorzien was te wijzigen. Deze wijzigingen zouden zonder twijfel zonder ernstig gevaar voor het schilderachtig uitzicht van dit aardig stadshoekje kunnen aangebracht worden; een handig bouwmeester zou de nieuwe schikking kunnen aanpassen aan de nieuwe

ligging van den tunnel. Deze werken zullen niettemin — men heeft het al gezien — de talrijke kunstenaars verontrusten, die terecht belang stellen in het behoud van den in vele opzichten eenigen Kruidtuin.

Ten slotte, kan de uitvoering van de verbindingswerken in de stad eene verwarring van belang teweegbrengen, vooral daar het niet bewezen is — tenzij men er sommen gelds aan bestede, die geenszins in verhouding zijn met den te bereiken uitslag — dat men den tunnel onder de huizen door zal kunnen graven. Men zou genoopt worden in open lucht te werken. Stelt U, in deze omstandigheden en gedurende heel de uitvoering der werken, een reusachtige uitgraving voor, die zich tegelijkertijd of achtereenvolgens uitstrekt van de Kapellekerk tot aan den Kruidtuin, over den Magdalenasteenweg, de Loxumstraat en de Sinter Goedelestraat.

*
* * *

Zonder meer dan billijk aan deze laatste redenen vast te houden, mag gezegd worden, dat de hooger 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.

II

REDENEN VAN FINANCIEELEN AARD

Behalve de hiervoren uiteengezette redenen van technischen aard, die ons doen besluiten tot het voorstellen van het verbindingsontwerp af te zien, zijn er nog redenen van financieelen aard die deze oplossing opdringen.

De niet te vermijden voorwaarden van exploitatie in acht genomen, zouden de van de verbinding voortkomende meerdere ontvangsten — op verre na — niet die zijn, waarop gerekend werd, terwijl de uitgaven, zelfs tegen de eenheidsprijzen van 1909, grooter zouden wezen dan men had vermoed.

Tekort in de voorziene ontvangsten.

Als men de voor den doortocht der verbinding voorziene dienstregeling nagaat, stelt men vast dat ze bedraagt :

Tien minuten oponthoud in elke der statien Brussel-Noord en Brussel-Zuid;

Twee minuten oponthoud in de centraalhalte. (De exploitatiedienst oordeelt, dat dit oponthoud zal moeten verlengd worden wegens de inrichting van den reisgoeddienst);

Acht minuten voor den duur van den rit tusschen de twee uiterste statien.

Met andere woorden, dertig minuten zullen verlopen tusschen de aankomst van eenen trein te Brussel-Noord en zijn vertrek uit Brussel-Zuid; en veertien minuten tusschen het stoppen van eenen trein te Brussel-Noord of Brussel-Zuid en zijne aankomst ter centraalhalte.

Derhalve, zal een reiziger sneller aan de Beurs zijn, als hij er van de Noord- of van de Zuidstatie te voet naartoe gaat, dan als hij aan de centraalhalte afstapt.

Men kan dus als zeker aannemen, dat de meerdere ontvangsten waarop men rekende om met de kosten van het werk te delgen, ver van bereikt zullen wezen.

Vermeerdering der exploitatiekosten.

Niet alleen zullen de verwachte ontvangsten merkelijk minder zijn, maar de exploitatiekosten zullen in een ernstige mate toenemen. Denkt men aan de kosten voor sleepdienst en personeel vereischt voor het rijden van honderden treinen, meestal ledig of weinig bezet, tusschen Brussel-Noord en Vorst, tusschen Brussel-Zuid en Schaerbeek?

Kredieten te voorzien voor de voltooiing der verbinding.

En terwijl de ontvangsten aanmerkelijk minder zullen wezen dan men gehoopt had en de exploitatiekosten in een groote mate zullen toenemen, wat geworden dan de vooruitzichten nopens de kosten van eersten aanleg?

Herinneren wij eraan, dat het ontwerp ingediend bij het Parlement tien kaaisporen bedroeg te Brussel-Noord en evenveel te Brussel-Zuid. Reeds vóór den oorlog werden deze inrichtingen als geheel ontoereikend erkend. De Dienst der Exploitatie had verklaard, dat de Noordstatie met tien kaaisporen niet te exploiteeren was; de heer Helleputte had beslist dat de studie ervan zou hervat worden. De noodzakelijkheid werd bewezen, al de kaaisporen van Brussel-Noord, die korter werden voorzien, op 300 meter te brengen en het getal kaaisporen te bepalen op veertien, zoowel in de Noord- als in de Zuidstatie. Zoo eene verandering van programma kon niet anders dan een ernstigen terugslag hebben op de te voorziene kredieten.

Bovendien, in 't vooruitzicht der ontoereikendheid van de met veertien kaaisporen ingerichte Noordstatie, achtte men het noodzakelijk de Groendreefstatie in stand te houden, te verhoogen, op redematige wijze in te richten en met de opgehoogde sporen van Brussel-Noord te verbinden. Dit nieuw bijvoegsel aan het oorspronkelijk ontwerp kon evenmin zonder invloed op de kosten der ontworpen werken blijven.

In de Zuidstatie waren, ten laatste, bijkomende kaaisporen ontworpen, om er de rol te vervullen welke men van de Groendreef verwacht, als bijstatie van de Noord.

Tot nogtoe heeft men geen rekening gehouden met deze bijkomende kosten; de raming der werken werd gedaan op grond van de oorspronkelijke plans die niet meer aan de omstandigheden beantwoorden. Zoo deed de heer Minister Pouillet, ter vergadering van 1^{re} Juni 1920, toen hij de kosten van de werken der verbinding op 29 miljoen raamde.

Laat ons de werkelijkheid zien :

Sedert 1911, datum dat de werken aangevat werden, heeft men 6,265,000

frank uitgegeven. Deze som betaalt de werken uitgevoerd vóór, onder en na den oorlog, wil zeggen, tegen verschillende eenheidsprijzen, die, deels, hooger zijn dan die van 1914.

Het zou dus onjuist zijn deze som van 6,265,000 frank af te trekken van de voorziene 29,000,000 frank, om zich een gedacht te vormen van de werken die nog hoeven uitgevoerd.

Tegen de prijzen van vóór den oorlog, zouden de gedane werken 5,000,000 frank gekost hebben.

Wij zouden er moeten uit besluiten, dat tegen de eenheidsprijzen van vóór den oorlog, nog voor 24,000,000 frank werken te doen blijven.

Het is ongelukkiglijk zoo niet, want mits dezelfde eenheidsprijzen te behouden die in 1909 gediend hebben en ze toe te passen op het huidig programma, komt men, voor de werken die nog te doen blijven *tusschen de Paleizenstraat en de Theodoor-Verhaegenstraat*, tot eene uitgave van 47,000,000 frank, met inbegrip, tot beloop van 3,000,000 frank, van de kosten der werken aan de Groendreefstatie.

De uitgave wordt ontbonden aldus :

Cijfers gegeven door den Heer Minister Pouillet.		Raming van de werken die nog te doen blijven tusschen de Paleizenstraat en de Theodoor Verhaegenstraat.	
6,781,000	Inrichting van Brussel-Noord . . . fr.	18,554,800	
	Deel der verbinding tusschen Brussel-		
5,047,500	Noord en de Centraalhalte	5,587,500	
5,395,650	Centraalhalte	6,486,850	
	Deel der verbinding tusschen de Cen-		
4,740,000	traalhalte en de statie Brussel-Zuid.	3,897,000	
5,620,000	Inrichting van Brussel-Zuid	9,500,000	
»	Inrichting van de Groendreef	3,000,000	
1,447,000	Onvoorziene kosten, wegenis	»	
29,031,650		TE ZAMEN. . . fr.	47,026,150
waarvan dient afgetrokken voor reeds uitgevoerde werken. 5,000,000			
24,000,000	Hetzij in ronde cijfers. . . fr.	47,000 000	

Met andere woorden, het door den heer Minister Pouillet opgegeven cijfer moet nagenoeg verdubbeld worden.

Het is niet alles.

Bij de uitgave van 47,000,000 frank heeft gevoegd :

1^o 3,000,000 frank voor deelneming, beloofd aan de gemeente Sint-Joost, in de aanlegkosten van eene straat van de Rogierplaats naar Sinte-Maria kerk,

voor de kosten van verplaatsing of wederophouw der broeikassen in den Kruidtuin, en ten slotte voor het verplaatsen van het gebouw der Dienstbestuurders van de Zuidstatie en de verbreeding van de Fonsnylaan;

2^o 10,000,000 frank voor de verbinding der opgehoogde sporen met de bestaande sporen voorbij de Paleizenstraat en de Theodoor-Verhaegenstraat, voor de inrichting van den vierhoek te Schaerbeek, voor de verplaatsing te Vorst van de inrichtingen van trekdienst, voor de trekmotors, stelplaatsen, enz.

3^o 12,000,000 frank voor de voltooiing van de baan Brussel-Zuid-Gent-Sint-Pieters (dit cijfer houdt rekening met de zware moeilijkheden die bij het aanleggen hoeven voorzien).

Dat is tegen de prijzen van 1909, te zamen 72 miljoen.

Sommigen hebben beweerd en beweren nog, dat de uit hoofde van het laatste punt te ontstane uitgave vreemd is aan de kosten der verbinding.

Het zij zoo. Het is echter niettemin waar, dat ze terzelfdertijd moet voorzien worden. Zooniet, zouden de treinen die van Oostende komen en naar Basel of naar Keulen doorrijden, te Brussel-Noord of te Brussel-Zuid moeten terugrijden, hetgeen met het stelsel der verbinding niet vereenigbaar is.

En kan men bevestigen, dat deze som van 72,000,000 frank (vóóroorlogsche prijzen steeds) niet zal overschreden worden, als iedereen weet, dat in zake groote werken, met welke zorg de bestekken ook werden opgemaakt, een ruim deel aan het onvoorziene dient overgelaten.

De ervaring heeft zulks bewezen. Men denke aan het Justitiepaleis, aan de statie te Antwerpen, aan de haven te Zeebrugge, aan het Brugmann-Gasthuis, om maar enkele gevallen te noemen.

Wat de verbinding zelve betreft, leest men in het bescheid van 1909 (blz. 73), dat meer dan $\frac{1}{5}$ als getal van de vereischte onroerende goederen bij het openbaar domein waren gevoegd en dat de koopprijs de vooruitzichten der ramingen niet overtrof, hetgeen juist is.

Maar de onroerende goederen waren gezamenlijk op minder dan 27 miljoen frank geraamd en men heeft tot op heden betaald 82,000,000 frank (vóóroorlogsche prijzen). Laat ons aannemen, dat van deze som 20,000,000 frank dient afgetrokken om rekening te houden, eenerzijds : met onroerende goederen die niet noodig waren, — maar bij welker aankoop belang bestond, inzonderheid in de Putterij-wijk, om voordeel te trekken uit de door de inrichting der wijk te ontstane waardevermeerdering en, anderzijds, met het feit dat men de onroerende goederen in hun geheel heeft gekocht, terwijl voor een deel der huizen enkel de aankoop van den ondergrond was voorzien. Het cijfer dat met 27 miljoen frank behoort vergeleken, wordt aldus 62,000,000 frank. Men oordeele hoever de ramingen voor het laatste vijfde der aangekochte onroerende goederen overtroffen werden.

Voor de uitgevoerde of aan den gang zijnde werken, tusschen de Brigittinnenstraat en den voorgevel der Zuidstatie, heeft men in de raming van 1909 eene uitgave van 2,735,000 frank voorzien. Welnu, tot aan den wapenstilstand heeft men er 3,780,000 frank aan uitgegeven en er bleef nog (tegen de vóóroorlogsche

prijzen, welverstaan) 2,062,000 frank uit te geven. Dat werk moest dus 5,842,000 frank kosten in plaats van 2,735,000 frank. Nauwkeurigheids halve dient aangestipt, dat de vermeerdering grootendeels voortkomt van magazijnen die aan het programma van 1909 toegevoegd werden. Is het evenwel zeker, dat het huidige programma geen ernstige wijzigingen meer zal ondergaan?

In dit opzicht dient er op gewezen, dat de gebouwen der centraalhalte, met inbegrip van de overdekte halle, toch zonder de onderbouwen van gewapen beton aan de twee uiteinden der statie, in de nota van 1909 geraamd waren op 2,300,000 frank en dat reeds in 1913, nog eer het voorontwerp was goedgekeurd, het Beheer een eerste bijvoegsel aan het programma voorstelde, eene uitgave vereischende van 1,500,000 frank.

Wegens al deze vaststellingen, kunnen wij niet als vast aannemen de som van 72,000,000 frank, waarbij men gebleven is voor de tegen de vóóroorlogse 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.

Het is natuurlijk heel moeilijk nu reeds een coëfficiënt van waardevermeerdering te bepalen voor de nog uit te voeren werken, daar dit hoofdzakelijk van den economischen toestand van het land afhangt.

Als men beslist de werken voort te zetten en ze flink door te drijven om ze binnen den kortsten tijd te voltooien, dan kan men voor het geheel een coëfficiënt van 3.5 aannemen. Daaruit zou volgen, dat het nog te doen werk in het geheel 280,000,000 frank kosten zou.

Bij deze som dienen nog de kosten voor de electrificatie van de verbinding gevoegd (centrale fabriek, toerusting der banen, talrijke trekmotors, enz...), hetzij zeker meer dan 20,000,000 frank.

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 te overschrijden, heeft men eene reeks werken moeten uitstellen waarvan het nut, ja de noodzakelijkheid onbetwistbaar 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 ertoe 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 huidige toestand te verbeteren?

Terugverkrijging van de gedane uitgaven.

Maar moeten wij er toe besluiten de 82,000,000 frank, die in onroerende goederen uitgegeven zijn, te verliezen?

Geenszins. Wij kunnen onze uitgaven terugverkrijgen en tevens machtig bijdragen tot de verfraaiing van de stad.

Inderdaad, de onroerende goederen van de Putterij-wijk, tusschen de Loxumstraat en het Gasthuis, werden tegen betrekkelijk lagen prijs gekocht. De Staat is er eigenaar van een groote uitgestrektheid gronds, waarvan de waarde kan verhoogd worden door het aanleggen van geschikte straten. Daarover loopt de overeenkomst die met de stad Brussel gesloten werd en die aan de wetgeving ter goedkeuring is voorgelegd.

Met of zonder verbinding, is die wijk geroepen om een luxe wijk te worden. Zonder verbinding en zonder centraalhalte vermeerdert de oppervlakte van de weder te verkoopen gronden in zeer groote verhouding.

Het lijkt geen twijfel, dat de Staat er minstens 67,000,000 frank uithalen zal, waarvan, weliswaar, de kosten voor het aanleggen van wegen dienen afgetrokken.

De Staat blijft, bovendien, eigenaar van de voor de verbinding aangekochte en nog niet afgebrokene gebouwen, buiten deze Putterij-wijk. Ze hebben 38,000,000 frank gekost. Rekening houdende met de sedert den oorlog verworven waardevermeerdering en, omgekeerd, met de om allerlei redenen betaalde vergoedingen aan de bewoners of aan de eigenaars, is het zeker niet overdreven te rekenen, dat de Staat uit dien hoofde 20,000,000 frank zal kunnen terugverkrijgen.

De Staat blijft, ten slotte, buiten de Putterij en buiten de nog bestaande gebouwen, in 't bezit van de ledige gronden, waarvan het echter te vreezen is dat de verkoop niet veel opbrengen zal.

Kortom, alles bijeen, zal de wederverkoop der gronden de uitgaven dekken, die wij voor de onteigeningen gedaan hebben en deze welke zullen noodig zijn voor het aanleggen der wegen in de Putterij-wijk.

Wat de uitgaven voor de uitgevoerde werken betreft, deze beloopen 6,265,000 frank, zooals werd uiteengezet.

De waarde van de terug te verkrijgen metalen dekken en van de andere weder te verkoopen materialen zal nagenoeg de kosten van afbraak kunnen dekken.

Zelfs moest men besluiten tot het verlies van de uitgegeven 6,265,000 frank, is de Regeering van oordeel, dat de door haar uiteengezette overwegingen het afzien van het ontwerp van verbinding der Statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid ten volle rechtvaardigen.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafen,*
XAVIER NEUJEAN.

(1)

ANNEXE AU N° 424.

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

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Les travaux de la jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi ne seront pas continués.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la ville de Bruxelles, la convention dont la teneur suit :

CONVENTION

relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords.

Entre l'État belge, représenté par :

M. THEUNIS, Ministre des Finances,

BIJLAGE VAN N° 424.

Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot verbinding der station Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafien is gelast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aan te bieden waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De werken tot verbinding der station Brussel-Noord en Brussel-Zuid worden niet voortgezet.

ART. 2.

De Regeering is gemachtigd met de Stad Brussel de overeenkomst te sluiten waarvan de inhoud volgt :

OVEREENKOMST

betreffende de verandering van de Putterij-wijk en dezer toegangswegen.

Tusschen den Belgischen Staat vertegenwoordigd door :

H. THEUNIS, Minister van Financiën,

M. NEUJEAN, Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes,

M. le baron RUZETTE, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, d'une part,

Et la ville de Bruxelles, au nom de laquelle stipule son Collège des Bourgmestres et Échevins, agissant sous réserve d'approbation par le Conseil communal et l'Autorité supérieure, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'État belge ayant renoncé à poursuivre l'exécution des travaux de la jonction Nord-Midi et l'installation d'une halte centrale dans l'ancien quartier de la Putterie, la convention du 7 avril 1903, relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords et à l'aménagement de la place des Palais, ainsi que celles du 26 juillet 1904 (élargissement de la rue de l'Empereur), du 17 septembre 1909 (classement de voies publiques dans la voirie urbaine) et l'avenant du 12 août 1914 à la convention du 7 avril 1903 précitée sont résiliés de commun accord et remplacés par les stipulations suivantes :

ART. 2. — La Ville de Bruxelles s'engage à exécuter pour compte de l'État, l'élargissement de la rue de l'Empereur et l'aménagement du quartier dit de la Putterie compris entre les rues de la Montagne, de Loxum, Cantersteen, de la Madeleine et du Marché-aux-Herbes et à établir un ensemble de voies publiques bordées de terrains à bâtir, suivant les indications générales du plan n° 1 annexé à la présente convention.

Il est entendu que les tracés de rues prévus au dit plan ne sont donnés qu'à

H. NEUJEAN, Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen,

H. Baron RUZETTE, Minister van Landbouw en van Openbare Werken; eenerzijds.

En de Stad Brussel, namens dewelke bedongen wordt door haar College van Burgmeester en Schepenen, handelende onder voorbehoud van goedkeuring door den Gemeenteraad en de Hoogere Overheid, anderzijds,

Is overeengekomen hetgeen volgt :

ART. ÉÉN. — Daar de Belgische Staat heeft afgezien van de voortzetting der werken van de Noord-Zuidverbinding, en de inrichting van eene centraal-halte in de oude Putterij-wijk worden de overeenkomst van 7 April 1903 betreffende de verandering van de Putterij-wijk en van dezer toegangswegen en de inrichting der Paleizen-plaats, alsmede deze van 26 Juli 1904 (verbreding van de Keizerstraat) van 17 September 1909 (indeeling van openbare wegen in de stadswegen) en het bijvoegsel van 12 Augustus 1914 van voormelde overeenkomst van 7 April 1903 in gemeen overleg opgezegd en vervangen door de volgende bepalingen :

ART. 2. — De stad Brussel verbindt zich voor Staatsrekening uit te voeren het verbreden van de Keizerstraat in de inrichting van de Putterij-wijk begrepen tusschen de Bergstraat en Grasmart en een geheel van openbare wegen begrensd met bouwgronden aan te leggen, volgens de algemeene aanwijzingen van plan n° 1 dat bij deze overeenkomst gevoegd is.

Het zij verstaan dat de op bedoeld plan voorziene loop der straten enkel

titre d'indication et qu'ils pourront être modifiés par la Ville de Bruxelles, d'accord avec le Ministre des Chemins de fer, suivant les nécessités de la voirie et de l'esthétique.

ART. 3. — Afin de permettre à la Ville de Bruxelles d'exécuter les engagements prévus à l'article 2 prémentionné, l'État belge remet à la Ville de Bruxelles tous les terrains et immeubles lui appartenant, compris entre les rues de Loxum et de l'Hôpital et figurés par une teinte verte sur le plan n° 2 ci-joint. Il en sera de même des ouvrages et installations établis par l'État en vue de l'établissement de la halte centrale et des voies ferrées d'accès.

ART. 4. — La Ville de Bruxelles expropriera pour compte de l'État les quelques immeubles dont l'acquisition sera reconnue nécessaire pour la réalisation des travaux projetés.

ART. 5. — La Ville de Bruxelles exécutera tous les travaux d'aménagement de voirie à réaliser dans des conditions analogues à celles des autres voies publiques de même nature et de même importance suivant le plan n° 1 susvisé, notamment les déblais, remblais, caniveaux, égouts, canalisations de gaz, d'électricité, eau, bouches d'incendie, pavage, revêtements, pose des appareils d'éclairage, ainsi que tous les travaux de raccordement quelconques à la voirie existante.

ART. 6. — Après lotissement, les immeubles et terrains non incorporés dans les voies publiques seront mis en vente par les soins de la Ville de Bruxelles.

als aanwijzing aangegeven zijn en dat zij door de stad Brussel in overeenstemming met den Minister van Spoorwegen, kunnen gewijzigd worden, volgens de vereischten van de wegenis en de schoonheidsleer.

ART. 3. — Om de stad Brussel in staat te stellen de bij voormeld artikel 2 voorziene verbintenissen uit te voeren, geeft de Belgische Staat aan de stad Brussel al de hem toebehoorende gronden en gebouwen af, welke gelegen zijn tusschen de Loxumstraat en de Gasthuisstraat en groen getint op bijgaand plan n° 2 afgebeeld zijn. Hetzelfde geldt voor de bouwwerken en inrichtingen, uitgevoerd door den Staat tot aanlegging van de centraalhalte en de toegangssporen.

ART. 4. — De stad Brussel onteigent voor Staatsrekening de enkele onroerende goederen, waarvan de aankoop noodig wordt erkend voor de verwezenlijking der ontworpen werken.

ART. 5. — De stad Brussel voert al de werken tot inrichting van de wegenis uit onder dezelfde voorwaarden als andere openbare wegen van denzelfden aard en dezelfde belangrijkheid volgens voormeld plan n° 1, inzonderheid : uitgravingen, aanvullingen, sleuven, riolen, gas- en electriciteitsleidingen, waterwerken, brandweermondingen, bestrating, bekleedingen, plaatsen van verlichtingstoestellen, alsmede al de werken tot verbinding met de bestaande wegenis.

ART. 6. — Na verdeeling in loten worden de gebouwen en gronden, welke door de openbare wegen niet zijn ingenomen, door de zorgen der Stad Brussel te koop gesteld.

Les prix et conditions de vente de ces immeubles et terrains seront fixés par une Commission composée de deux délégués choisis par l'État belge et de deux délégués désignés par la Ville de Bruxelles. Ces délégués seront munis des pouvoirs nécessaires pour prendre des décisions définitives.

ART. 7. — Le remboursement des dépenses effectuées par la Ville pour l'établissement de la voirie, en exécution de l'article 5, majoré de 5 % pour frais d'administration, se fera par l'État au fur et à mesure des décaissements, de façon que la Ville ne soit jamais à découvert de plus de 500,000 francs.

Un compte sera établi par la Ville, déterminant comme suit l'actif et le passif de l'État :

A l'actif seront portées toutes les recettes effectuées par la Ville, provenant de la revente des immeubles et terrains, de la vente de matériaux de démolition ainsi que des locations.

Au passif de ce compte seront portées les dépenses de toute nature effectuées par la Ville de Bruxelles pour la démolition des ouvrages établis par l'État, pour les indemnités d'expropriation éventuelle, et tous autres frais accessoires.

Les sommes ainsi inscrites à l'actif et au passif porteront intérêts à 5 % l'an à partir du jour de leur décaissement ou de leur encaissement.

L'excédent de l'actif sur le passif reviendra à l'État sous déduction d'une somme de 2,500,000 francs destinée à dédommager la Ville du préjudice qu'elle a subi en perte d'impôts, taxes, redevances (eau, gaz, électricité, etc.) depuis la conclusion de la convention

De verkoopprijzen en voorwaarden van deze gebouwen en gronden worden vastgesteld door eene Commissie bestaande uit twee afgevaardigden van den Belgischen Staat en twee afgevaardigden van de Stad Brussel. Deze afgevaardigden hebben de noodige macht om eindbeslissingen te nemen.

ART. 7. — De terugbetaling der uitgaven voor het aanleggen van de wegen is gedaan door de Stad Brussel in uitvoering van artikel 5, vermeerderd met 5 t. h. voor bestuurlijke kosten, geschiedt door den Staat, naar gelang van de uitbetalingen, derwijze dat de Stad nooit van meer dan 500,000 frank ongedekt weze.

De Stad maakt eene rekening op, tot vaststelling van het actief en het passief van den Staat :

Op het actief worden gebracht : al de door de Stad gedane ontvangsten voortkomende van den wederverkoop van de gebouwen en gronden, van den verkoop der bouwstoffen van afbraak en van de huurgelden.

Op het passief van deze rekening worden gebracht : de uitgaven van allen aard, gedaan door de Stad Brussel voor het afbreken van de door den Staat opgerichte werken, voor de mogelijke vergoedingen voor onteigening en alle andere bijhooijige kosten.

De op het actief of passief gebrachte sommen brengen een interest op van 5 t. h. 's jaars van op het oogenblik der uitgave of der inning.

Het meerder bedrag van het actief tegenover het passief komt ten goede aan den Staat, mits aftrek van eene som van 2,500,000 frank bestemd om de Stad schadeloos te stellen voor verlies van belastingen, taksen, pachtgelden (water, gas, electriciteit, enz.), sedert

du 7 avril 1903, par suite des démolitions et des travaux effectués par l'État sur son territoire et de la non-exécution de la halte centrale projetée.

La Ville versera au Trésor public, après prélèvement à son profit, de l'allocation préindiquée de 2,500,000 francs, les sommes revenant à l'État en exécution de la présente convention, de façon à ne jamais détenir plus de 500,000 francs.

ART. 8. — L'État reconnaît que l'allocation de 500,000 francs versée au Trésor par la Société anonyme des Tramways bruxellois et liquidée par l'État au nom de la Ville, reste définitivement acquise à celle-ci.

ART. 9. — En vue de sauvegarder le panorama de Bruxelles, les terrains à revendre ou à utiliser par la Ville situés dans la zone teintée en jaune au plan n^o 1 annexé à la présente convention, compris entre deux rayons visuels partant de l'œil d'un spectateur à la cote 59^m60 aux angles des rues Royale et de la Bibliothèque, seront grevés de la servitude de non bâtir au delà d'une hauteur marquée par des chiffres encadrés et imprimés en rouge sur le plan susdit. Ces chiffres indiquent le point culminant que peuvent atteindre les toitures et le couronnement des cheminées.

Les constructions à élever dans les zones teintées en vert sur le même plan ne pourront dépasser, toitures et couronnements de cheminées compris, la hauteur déterminée par un plan incliné passant, d'une part, par l'œil d'un spectateur placé sur le trottoir longeant le

het sluiten van de overeenkomst van 7 April 1903, ten gevolge van de afbraak en de werken door den Staat op haar grondgebied uitgevoerd, en van het niet bouwen van de ontworpen centraalhalte.

De Stad stort in de Openbare Schatkist, na aftrek te haren voordeele, van de hiervoor opgegeven toekenning van 2,500,000 frank, de sommen die den Staat in uitvoering van deze overeenkomst toekomen, derwijze dat zij nooit méér dan 500,000 frank in haar bezit heeft.

ART. 8. — De Staat erkent dat de toekenning van 500,000 frank door de « Société anonyme des Tramways Bruxellois » in de Schatkist gestort, en door den Staat op naam van de Stad uitgekeerd, door deze voorgoed verworven is.

ART. 9. — Om het panorama van Brussel te vrijwaren, worden de te verkoopen of door de Stad te gebruiken gronden, gelegen in den omtrek geel getint op het plan n^o 1 dat bij deze overeenkomst is gevoegd, en begrepen tusschen twee gezichtslijnen uitgaande van het oog van een toeschouwer staande op het peil 59^m60 aan de hoeken der Koningstraat en der Bibliotheekstraat, met de erfdienstbaarheid bezwaard, niet hooger te bouwen dan is opgegeven op voormeld plan door omrande rood gedrukte cijfers. Deze cijfers geven het hoogste punt op dat de daken en de kroonstukken der schoorsteenen mogen bereiken.

De gebouwen, op te trekken in de op hetzelfde plan groen getinte omtrekken mogen, daken en kroonstukken der schoorsteenen inbegrepen, de hoogte niet te boven gaan, bepaald door een schuin vlak, gaande eenerzijds door het oog van een toeschouwer staande op

Palais Royal, dans l'axe de celui-ci, à la cote 63^m64 et, d'autre part, par les parties supérieures des façades est de la rue Ravenstein et sud de la rue de la Bibliothèque.

Les constructions à élever sur les terrains qui appartiennent ou appartiendraient à l'État ou à la Ville de Bruxelles, entre les rues Royale et Ravenstein et limités au nord par la rue de la Bibliothèque, ne pourront, toitures et couronnements de cheminées compris, dépasser en aucun point le niveau de l'arête supérieure de la partie pleine du soubassement de la balustrade bordant la rue Royale, le long de la propriété Errera.

Les prescriptions des trois paragraphes précédents sont complétées par les indications portées sur les profils n° 3, 4 et 5 également ci-annexés.

Seront grevés de la servitude de ne point bâtir au delà d'une hauteur maxima, les terrains qui appartiennent ou appartiendraient à l'État ou à la Ville, dans une zone teintée en gris de 25 mètres de largeur délimitée ainsi que l'indique le plan n° 1 vers l'est par le tracé d'un plan vertical partant de l'angle supérieur de la Montagne de la Cour (orfèvrerie Altenloh) et passant par la ligne de démarcation des anciennes façades des maisons rue de la Madeleine, n°s 70-72; vers l'ouest, par une ligne suivant l'alignement actuel des constructions jusqu'à la rencontre de la parallèle à la ligne limitant la zone de servitude à l'est et figurée au plan par les lettres *f, g, h, i, j, k, l*, et, ensuite, par cette parallèle.

Sur le plan n° 1 sont marquées par des chiffres encadrés et imprimés en rouge, les hauteurs maxima à observer,

het gaanpad langsheen het Koninklijk Paleis in de aslijn daarvan op het peil 63^m64 en anderzijds door de boven-deelen van de oostergevels van de Ravensteinstraat en de zuidergevels van de Bibliotheekstraat.

De gebouwen, op te trekken op de gronden die aan den Staat of de stad Brussel toebehooren of mochten toebehooren tusschen de Koningstraat en de Ravensteinstraat en ten Noorden begrensd door de Bibliotheekstraat, mogen daken en kroonstukken der schoorsteenen inhegpen, op geen enkel punt de hoogte te boven gaan van den bovenrand van het volle deel der voeting van de borstwering der Koningstraat langsheen den eigendom Errera.

De voorschriften van de drie voorgaande paragrafen worden aangevuld door de aanwijzingen van de eveneens bijgaande profielen n° 3, 4 en 5.

Worden bezwaard met de erfdienstbaarheid met te bouwen boven eene maxima-hoogte, de gronden die aan den Staat of aan de Stad toebehooren of mochten toebehooren in een grijs getint omtrek, 25 meter breed, begrensd: zooals aangewezen op plan n° 1, ten oosten door een loodrecht vlak, uitgaande van den bovenhoek van den Berg van 't Hof (goudsmederij Altenloh) over de afbakeningslijn van de oude gevels der huizen Magdalenastraat, n°s 70-72, ten westen door eene lijn loopende langsheen de huidige rooilijn der gebouwen tot aan de samenkomst met de parallel, die den omtrek van erfdienstbaarheid ten oosten begrenst en op het plan aangewezen is door de letters *f, g, h, i, j, k, l*, en vervolgens door deze parallel.

De in acht te nemen maxima hoogten die overeenkomen met de hoogste punten van de op te richten daken en

lesquelles correspondent aux points culminants des toitures et des couronnements des cheminées à ériger.

La Ville interdit d'apporter ou de laisser apporter à l'avenir aucune modification à la tourelle à l'angle nord des rues de la Bibliothèque et Ravenstein, ainsi qu'au pan coupé de l'angle sud prévu au plan approuvé par l'arrêté royal du 7 novembre 1903, qui sera établi sur une longueur de 5 mètres.

Les servitudes dont il est fait mention au présent article seront établies au profit des immeubles constitués par la place Royale, la rue Royale, le Parc, la place des Palais, le Palais du Roi et de toutes les propriétés qui pourront en jouir.

Elles seront stipulées dans les actes d'aliénation consentis par la Ville.

ART. 10. — Au cas où, par suite de l'abandon des travaux de la jonction et de la gare centrale, des réclamations ou revendications seraient élevées par les propriétaires des immeubles acquis ou expropriés ou par tous autres tiers, l'État garantira la ville contre toutes les suites directes ou indirectes pouvant résulter de semblables actions.

ART. 11. — Seront classées dans la voirie urbaine, dès l'approbation de la présente convention : les rues de la Madeleine, Montagne de la Cour, Coudenberg, de Loxum, des Paroissiens, la partie de la place Sainte-Gudule comprise entre les rues des Paroissiens et du Treurenberg et la rue du Treurenberg.

Les rues nouvelles prévues à l'ar-

kroonstukken van schoorsteen zijn op plan n° 1 aangewezen door omrande rood gedrukte cijfers.

De Stad verbiedt eenige wijziging aan te brengen of in de toekomst te laten aanbrengen aan het torentje aan den Noorderhoek der Bibliotheekstraat en Ravensteinstraat, alsmede aan den gebroken hoek van den Zuiderhoek, voorzien op het plan, goedgekeurd bij het Koninklijk besluit van 7 November 1903, en die over een lengte van 5 meter zal worden gemaakt.

De in dit artikel vermelde erfdienstbaarheden worden gelegd ten bate van de onroerende goederen gevormd door de Koninklijke Plaats, Koningstraat, Warande, Paleizenplaats, Koninklijk Paleis en al de eigendommen die er kunnen van genieten.

Zij worden vermeld in de door de stad verleende akten van overdracht.

ART. 10. — Ingeval, naar aanleiding van het afzien van de werken der Verbinding en der centraalstation, door de eigenaars der aangekochte en onteigende onroerende goederen of door elke andere derden klachten of eischen mochten geopperd worden, zal de Staat de stad vrijwaren tegen alle rechtstreeksche of onrechtstreeksche gevolgen die uit dergelijke vorderingen kunnen ontstaan.

ART. 11. — Worden, van de goedkeuring dezer overeenkomst af, in de stadswegen ingedeeld : de Magdalenastraat, Berg van 't Hof, Coudenberg, Loxumstraat, Parochiastraat, het gedeelte van het Sinter-Goedeleplein tusschen de Parochiastraat en den Treurenberg, en den Treurenberg.

De in artikel 2 van deze overeen-

ticle 2 de la présente convention seront également classées dans la voirie urbaine. | komt voorziene nieuwe straten worden insgelijks in de stadwegen ingedeeld.

ART. 12. — La présente convention met fin aux conventions visées à l'article premier ainsi qu'à tous les comptes existant entre l'État et la Ville par application de l'article 4 et suivants de la convention du 7 avril 1903.

ART. 12. — Deze overeenkomst stelt een einde aan de overeenkomsten bedoeld in artikel één, alsmede aan al de rekeningen die, bij toepassing van artikel 4 en volgende van de overeenkomst van 7 April 1903, tusschen den Staat en de stad bestaan.

ART. 13. — Les frais des présentes sont à la charge de l'État.

ART. 13. — De onkosten van dezen zijn ten laste van den Staat.

Fait en quadruple expédition à Bruxelles, le 1922.

Gedaan in vierdubbel te Brussel, den 1922.

*Le Collège des Bourgmestre
et Échevins,*

*Het College van Burgemeester
en Schepenen,*

PAR LE COLLÈGE :
Le Secrétaire communal,

OP BEVEL VAN HET COLLEGE :
De Gemeente Secretaris,

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes et Télégraphes,*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen en Telegrafien,*

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,*

*De Minister van Landbouw
en van Openbare Werken,*

ART. 3.

ART. 3.

Les anciens propriétaires des terrains | Aan de vroegere eigenaars der gron-
acquis sur les territoires de Bruxelles, | den, op het gebied van Brussel, Sint-
Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, | Joost-ten-Noode, Schaerbeek, Sint-Gil-

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.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 1922.

lis, Anderlecht en Vorst aangekocht, hetzij voor de uitvoering van de Noord-Zuid-verbinding, hetzij voor de inrichting der statien 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 wederafstand uit te oefenen.

Gegeven te Brussel, den 12ⁿ Juli 1922.

ALBERT.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes et Télégraphes,*

VAN 'S KONINGS WEGE :

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen en Telegrafien,*

XAVIER NEUJEAN.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 JUILLET 1922.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Raisons pour lesquelles le projet de jonction a été adopté.

Le projet de 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 discours prononcé par l'honorable M. Liebaert dans la séance du Sénat du 29 juin 1922 montre bien que l'objectif n'a pas changé.

D'après le projet, les stations du Nord et du Midi, surélevées et transformées en gares de passage, devaient comporter dix voies à quai. Une gare centrale à dix voies également (elle a été réduite plus tard à huit voies) était prévue à l'emplacement du quartier de la Putterie.

Les trains pour Ostende, Anvers, Liège et Namur devaient se former dans les installations nouvelles à Forest et partir de Bruxelles-Midi. Les trains à destination des lignes du Midi devaient se former à Schaerbeek, dans le quadrilatère, et partir de Bruxelles-Nord.

Certains trains venant du Nord du pays auraient traversé Bruxelles pour continuer vers le Sud, mais tous les trains indistinctement qui arrivent aujourd'hui à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi, auraient desservi les trois stations.

Dans l'exposé des motifs déposé à l'appui du projet de loi des dépenses extra-

H

Les plans seront distribués ultérieurement.

ordinaires de 1900 sollicitant les premiers crédits, la dépense à engager pour la réalisation de la partie du travail *comprise entre la rue des Palais et la rue Théodore Verhaegen* était évaluée à 56,000,000 de francs, soit 26,745,000 francs pour les expropriations et 29,255,000 francs pour les travaux proprement dits.

La question s'est posée de savoir s'il fallait exécuter la jonction ou agrandir les gares à rebroussement du Nord et du Midi. Or le coût des travaux nécessaires pour agrandir les gares à rebroussement, donc sans jonction, était estimé à 46,000,000 de francs, expropriations comprises.

Les travaux de la jonction entraînaient donc une dépense supérieure. « Mais les recettes à provenir du parcours supplémentaire entre les gares extrêmes et la halte centrale, devaient permettre, disait l'exposé des motifs, non seulement de faire le service financier du capital investi, mais encore d'amortir la dépense en moins de quarante ans. »

Enfin, argument capital, *l'exécution des travaux projetés assurerait l'avenir, même le plus éloigné.*

Tel était le projet que le ministre de l'époque défendit devant le Parlement.

Si les hypothèses admises avaient pu se réaliser, il faut reconnaître que le projet était séduisant. Aussi, les premiers crédits furent-ils votés en 1900, non sans opposition pourtant.

Les adversaires déclarés du projet ne désarmèrent pas et la question revint souvent devant les Chambres.

Deux ordres de faits nouveaux.

Des faits nouveaux ont décidé le Gouvernement à demander aux Chambres de procéder à un nouvel examen.

D'une part, les études qui se sont poursuivies depuis 1909 ont montré que la jonction ne procurerait pas les avantages techniques qu'on en attendait. Elle rendrait l'exploitation des stations du Nord et du Midi aussi assujettissante qu'avec des gares à rebroussement.

D'autre part, la guerre est survenue alors que les travaux étaient à peine entamés, et elle a amené un relèvement formidable du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, en même temps qu'elle créait à l'État une situation financière difficile qui l'oblige à la plus extrême prudence.

Cet argument d'ordre financier se fortifie encore du fait que le programme de la jonction a été considérablement augmenté depuis 1909.

Enfin, à Bruxelles-Nord, depuis qu'a été faite l'estimation de la jonction, des acquisitions fort importantes ont été réalisées pour l'amélioration de la station à rebroussement, et à Bruxelles-Midi la gare à marchandises va disparaître dans quelques mois et sera remplacée par des installations à l'emplacement de la Petite-Île.

En résumé, les 56,000,000 de francs prévus pour la jonction doivent être augmentés considérablement (même aux prix unitaires d'avant-guerre) tandis que les 46,000,000 de francs prévus pour l'agrandissement des gares du Nord et du Midi à rebroussement doivent être ramenés à un chiffre beaucoup inférieur (toujours aux prix d'avant-guerre).

I

ARGUMENTS D'ORDRE TECHNIQUE

Mode d'exploitation prévu en 1909.

En 1909 on prévoyait que les trains passeraient par la jonction sans qu'on doive en détacher le moteur à vapeur. Ils seraient remorqués par une locomotive électrique qu'on n'aurait qu'à garer à la sortie de la jonction. Pour les trains qui conserveront Bruxelles comme terminus, les manœuvres s'effectueraient ainsi dans les installations de formation de Forest et de Schaerbeek. Et pour certains trains qui auraient pu passer du réseau Nord au réseau Sud ou inversement, on réduisait les manœuvres au minimum, la même locomotive à vapeur assurant la remorque sur les deux parties du réseau.

Nécessité de retirer le moteur à vapeur à l'entrée de la jonction.

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 obtenu 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 les moteurs à vapeur.

Conséquences au point de vue de l'exploitation.

Que devient dès lors l'exploitation des gares du Nord et du Midi?

Un train arrive d'Anvers à Bruxelles-Nord; il faut retirer la locomotive sur une voie d'évitement et faire reculer le tracteur électrique, qui a dû auparavant être amené sur une voie spéciale reliée à la voie principale que doit suivre le train. Après le départ du train pour Bruxelles-Midi, la locomotive à vapeur, si elle ne doit pas rentrer à la remise, doit être dirigée sur la plaque tournante, — à moins que ce ne soit une locomotive-tender, puis venir se mettre en tête d'un train sortant de la jonction, après qu'on aura détaché de ce train son tracteur électrique pour le garer sur une voie d'évitement. Au cours de ces manœuvres, le moteur à vapeur aura immobilisé un certain nombre de voies et coupé des itinéraires.

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.

Pour les trains qui passeraient du Nord au Sud ou inversement, l'encombrement augmentera encore par la nécessité de modifier dans certains cas la composition des trains (adjonction de voitures postales, de navettes, etc.).

Tous les trains qui arrivent aujourd'hui à Bruxelles-Midi et qui conserveront leur terminus à Bruxelles, viendront — le plus souvent à vide ou peu occupés — à Bruxelles-Nord, qu'ils encombreront davantage encore. On sera obligé de les conduire aux installations de formation (à 1 kilomètre) par des tracteurs électriques si l'on ne veut pas s'astreindre à une nouvelle série de manœuvres, près et le long des quais. Il faudra donc prévoir un grand nombre de tracteurs et la dépense correspondante.

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.

Originalité du projet de jonction.

On objectera 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.

De plus, quant à l'étranger on trouve intéressant de faire passer *certain*s 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 du public, des communications entre deux réseaux. Et la règle est alors de conserver aux deux stations le caractère de gares en impasse pour tous les autres trains. C'est ainsi que sont exploitées les gares de Berlin. C'est ainsi que l'on comprenait la jonction des gares du Nord et du P.-L.-M. à Paris : quelques trains internationaux seulement l'auraient traversée.

Moyens d'améliorer le Nord et le Midi comme gares à rebroussement

Étant donné que la jonction ne procurera pas les avantages recherchés, on s'est demandé comment il serait possible d'assurer le trafic des gares du Nord et du Midi jugées naguère insuffisantes.

Il est beaucoup plus facile aujourd'hui qu'en 1900 de réaliser des aménagements convenables au Nord et au Midi conservées comme gares de rebroussement.

En effet, il n'a pas été possible d'attendre l'exécution de la jonction pour parer à une situation parfois très tendue. Les deux gares ont été considérablement améliorées.

Gare du Nord. — Les voies du goulot de la rue des Palais ont été portées de deux à six.

Les voies à quai, qui étaient au nombre de onze en 1900, ont été portées à treize en 1904, à quatorze en 1906, à seize en 1910.

Ces installations ainsi successivement améliorées ont suffi à un trafic croissant depuis 1900.

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.

Or le nombre des places offertes dans les trains réguliers est de 180,000.

On dispose donc encore d'une marge de 50 %.

Néanmoins ce nombre de trains peut être sensiblement augmenté; le service de l'exploitation estime que la gare du Nord est capable, avec l'Allée Verte comme gare de secours, d'assurer le service pendant cinquante ans encore, en admettant que le trafic continue à suivre la progression observée avant la guerre, ce qui est peu probable parce que les déplacements sont dans une certaine mesure fonction de la population.

Le tableau ci-dessous indique le mouvement auquel la gare du Nord a fait face, dans des conditions de régularité parfaite, pendant les jours de fêtes en 1920, 1921 et 1922 :

	Pâques.	Pentecôte.	Assomption.
Année 1920.			
Récapitulation totale . . .	703,828	775,019	771,859
Journée la plus forte . . .	151,586	187,074	172,267
Année 1921.			
Récapitulation totale . . .	758,149	787,600	937,998
Journée la plus forte . . .	173,428	181,600	241,200
Année 1922.			
Récapitulation totale . . .	775,359	904,634	»
Journée la plus forte . . .	183,552	196,600	»

Ceci démontre que la capacité des installations de la gare de Bruxelles-Nord a été sous-estimée.

* . *

La gare du Nord est susceptible d'amélioration et d'extension.

Aujourd'hui elle n'est pas aménagée d'une façon rationnelle. C'est incontestable et cela s'explique aisément : les modifications importantes à la gare actuelle n'étaient pas de mise jusqu'ici, puisque, par la réalisation de la jonction, elle devait être radicalement transformée.

Tous les immeubles ont été achetés entre la rue de Brabant, la rue du Progrès et le raccordement de l'Allée-Verte. Il y a là de quoi élargir notablement l'assiette de la gare. Remarquons que celle-ci s'étend en longueur, qu'il sera donc possible d'y créer des voies pour le garage des rames d'attente, voies dont l'efficacité saute aux yeux.

D'un autre côté, on dispose de terrains qui permettent d'élargir encore le goulot d'entrée, de façon que chaque direction Gand, Anvers, Liège, Luxembourg, ait ses propres voies jusque dans la gare et qu'en outre, deux voies de circulation permettent les mouvements faciles des locomotives seules.

Pour Anvers, il y aura même quatre voies dont deux réservées aux trains rapides.

En tout, au droit de la rue des Palais, il y aura donc douze voies au lieu des six existant actuellement et des deux voies qui existaient quand le projet de jonction a vu le jour.

L'énorme avantage à retirer de cet élargissement du goulot n'échappera à personne.

A la station même, toutes les voies à quai pourront aboutir à un large trottoir transversal normal à ces voies au lieu de présenter les redents d'aujourd'hui. Pour l'obtenir il ne sera pas nécessaire de reculer les quais plus loin que dans le projet de jonction : la tête de ceux-ci serait à l'intersection des rues de Brabant et d'Aerschot.

Ainsi les voyageurs trouveront tous les trains à proximité immédiate du large trottoir d'accès; ils ne seront pas astreints à gravir des escaliers de 7 mètres et à chercher leur chemin dans des dégagements éclairés constamment à la lumière artificielle. Pour les voyageurs, les gares à rebroussement sont, d'ailleurs, bien plus commodes que les gares de passage; personne ne le contestera. Les trains sont en quelque sorte étalés et ils sont mis à quai assez longtemps à l'avance pour que les voyageurs puissent s'embarquer à l'aise.

Les salles d'attente, de guichets, etc., seront aisément reportées à proximité des quais.

* * *

Il existe, en outre, 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.

C'est ensuite l'emploi des machines-tenders, qui évite l'obligation d'envoyer la locomotive à la plaque tournante. Ces machines, essayées avant la guerre pour la remorque du train-bloc, ont donné d'excellents résultats. Elles sont utilisées avec succès au Nord français, au Great Eastern Railway et à l'Union Central Railroad à Chicago.

Ce qui vient d'être réalisé en Angleterre, à la gare de Liverpool-street, est à cet égard édifiant. Le numéro du 1^{er} octobre 1920 de la *Railway Gazette* expose comment par la combinaison d'un certain nombre d'améliorations apportées aux installations et à l'exploitation, d'une part, et par la coopération des services du mouvement et de la traction, d'autre part, on a pu obtenir une augmentation de 50 à 75 % du nombre de trains aux heures les plus chargées de la journée.

La réalisation de l'aménagement esquissé plus haut et l'application de méthodes d'exploitation de plus grand rendement permettront de faire face pendant un très grand nombre d'années, pour ne pas dire une période illimitée, à tout l'accroissement de trafic que l'on peut espérer.

Gare du Midi. — Dès que seront transportés à la Petite-Ile les installations de la gare à marchandises de Bruxelles-Midi, on disposera d'un vaste terrain. Il n'est pas dans les prévisions qu'il devienne quelque jour insuffisant.

Remarquons qu'à l'inverse de la jonction le programme d'amélioration 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.

La jonction considérée comme moyen de soudure de parties du réseau.

En résumé, la meilleure solution est d'améliorer les stations du Nord et du Midi en les maintenant à rebroussement; la jonction n'aurait aucun effet utile sur la capacité de ces gares.

Mais d'aucuns voient surtout dans la jonction la soudure des différentes parties du réseau.

Notons tout d'abord que la gare du Nord donne accès aux parties Ouest, Nord, Est, Sud-Est du pays.

De Gand vers le Hainaut, la voie la plus courte est par Braine-le-Comte.

D'Ostende en Allemagne viennent d'être rétablis les excellents trains qui existaient avant la guerre par Malines, où ils sont en correspondance avec ceux d'Anvers.

D'Anvers à Charleroi, il serait possible de gagner quinze minutes, en passant par la gare du Luxembourg, qu'il faut d'ailleurs transformer en tout état de cause, tandis qu'en empruntant la jonction les trains directs ne gagneraient rien sur l'horaire actuel, ainsi qu'il sera exposé plus loin.

La ligne de Schaerbeek-Hal permettra, d'autre part, d'organiser de bons trains directs entre Anvers et Charleroi.

D'Anvers à Paris — cette constatation est typique — il y a actuellement des trains directs qui n'entrent pas à Bruxelles-Nord, et qui mettent cinquante-cinq minutes à parcourir la distance Anvers-Bruxelles-Midi. Dans le cas de la jonction, ils mettraient d'abord quarante minutes entre Anvers et Bruxelles-Nord (c'est le temps minimum aujourd'hui), s'arrêteraient dix minutes au Nord, deux minutes à la gare Centrale (c'est même insuffisant pour un service de bagages) et mettraient huit minutes pour parcourir la jonction. Ils arriveraient ainsi à Bruxelles-Midi en soixante minutes, c'est-à-dire qu'ils mettraient cinq minutes de plus qu'aujourd'hui. Et il faudrait changer deux fois de locomotive, tandis qu'aujourd'hui on ne change qu'une fois.

Il est à noter que la Ceinture Ouest de Bruxelles va être établie à quatre voies (beaucoup d'ouvrages sont déjà construits dans ce but) et qu'elle sera déchargée de nombreux trains après la construction de la jonction Schaerbeek-Hal.

Les travaux de cette ligne Schaerbeek-Hal, qui est appelée à rendre d'énormes services à l'exploitation de notre réseau, vont être poussés activement.

Bref, 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 fait suffisamment sentir, et que ces trains seraient insuffisamment utilisés pour couvrir les frais qu'ils entraîneraient.

Le pont tournant de Laeken.

Certains de ces trains directs passeraient par la ceinture ouest de Bruxelles, et l'on a argué à ce sujet de la nécessité de dégager le pont tournant de Laeken.

Mais en supposant construites la jonction et la ligne de Schaerbeek-Hal, il passerait encore sur le pont 170 trains par jour, si l'on se base sur le trafic de 1914.

Autant dire que la navigation ne peut guère compter sur la manœuvre de ce pont tournant. Aussi la Compagnie des Installations maritimes étudie-t-elle l'établissement d'un avant-port en aval du pont, vers Vilvorde.

On pourra, lorsque ce projet sera réalisé, rendre le pont fixe et y poser quatre voies le jour où la nécessité s'en ferait sentir.

Indiquons, en passant, que l'abandon des travaux de la jonction n'implique pas celui 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.

Inconvénients secondaires de la jonction.

Aux inconvénients déjà signalés de la jonction, on peut en ajouter d'autres, à titre très subsidiaire.

Le nouvel aménagement reconnu nécessaire à Bruxelles-Nord oblige à allonger le viaduc prévu rue de Brabant.

La nécessité de prévoir que chacune des quatorze voies à quai (le projet actuel prévoit quatorze voies au lieu de dix) soit reliée à chacune des six voies de la jonction, oblige à changer le tracé dans le Jardin Botanique et à modifier un peu plus qu'il n'était prévu la configuration du terrain. Ces modifications pourraient sans doute être apportées sans danger sérieux pour le caractère pittoresque de ce joli coin de ville; un architecte habile pourrait adapter la disposition nouvelle à la nouvelle situation du tunnel. Néanmoins, ces travaux ne manqueraient pas d'alarmer — on l'a vu déjà — les nombreux artistes qui s'intéressent à juste titre à la conservation d'un jardin unique à bien des points de vue.

Enfin, l'exécution des travaux de la jonction peut amener dans la ville un bouleversement d'autant plus important qu'il ne paraît pas démontré — à moins d'y consacrer des sommes d'argent qui ne seraient nullement en rapport avec le résultat à atteindre — que l'on pourra creuser le tunnel sous les maisons. On serait amené à travailler à ciel ouvert. Voit-on, dans ces conditions, durant toute l'exécution des travaux, une immense tranchée s'étendant simultanément ou successivement depuis l'église de la Chapelle jusqu'au delà du Jardin botanique, en passant rue de la Madeleine, rue de Loxum et rue Sainte-Gudule!

*
* *

Sans s'attacher plus qu'il n'est juste à ces derniers arguments, on peut dire

que les raisons d'ordre technique invoquées plus haut, et qui procèdent d'un nouvel examen de la question, sont suffisants pour engager le Parlement à abandonner un projet dont l'exécution est démontrée inutile.

II

ARGUMENTS D'ORDRE FINANCIER

Indépendamment des raisons d'ordre technique ci-dessus exposées qui nous déterminent à proposer l'abandon du projet de jonction, des motifs d'ordre financier imposent cette solution.

Étant données les conditions d'exploitation qui seraient inévitables, les recettes supplémentaires à provenir de la jonction ne seraient pas — à beaucoup près — celles qui avaient été escomptées, tandis que les dépenses seront, même aux prix unitaires de 1909, plus importantes qu'on ne l'avait pensé.

Déficit dans les recettes prévues.

Si l'on considère l'horaire prévu pour la traversée de la jonction, on constate qu'il comporte :

Un stationnement de dix minutes à chacune des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi;

Deux minutes de stationnement à la halte centrale;

(Le service de l'exploitation estime que ce stationnement devra être augmenté par suite de l'organisation du service de bagages);

Huit minutes pour la durée du trajet entre les deux stations extrêmes.

En d'autres termes, il s'écoulera trente minutes entre l'arrivée d'un train à Bruxelles-Nord et son départ de Bruxelles-Midi, et quatorze minutes entre l'arrêt d'un train à Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi et son arrivée à la halte centrale.

Dans ces conditions, un voyageur sera plus rapidement à la Bourse s'il s'y rend à pied du Nord ou du Midi que s'il débarque à la halte centrale.

On peut, dès lors, tenir pour certain que les recettes supplémentaires que l'on escomptait pour amortir rapidement le coût du travail seront loin d'être atteintes.

Augmentation des frais d'exploitation.

Non seulement il y aura un déchet sérieux sur les recettes escomptées, mais les dépenses d'exploitation vont grossir dans une mesure notable. 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?

Dépenses à engager pour achever la jonction.

Tandis que les recettes seront notablement inférieures à ce qu'on avait espéré et que les dépenses d'exploitation augmenteront dans une large mesure, que deviennent les prévisions au sujet des frais de premier établissement?

Rappelons que le projet présenté au Parlement comportait dix voies à quai à Bruxelles-Nord et autant à Bruxelles-Midi. Dès avant la guerre ces aménagements avaient été reconnus tout à fait insuffisants. Le service de l'exploitation avait déclaré que le Nord serait inexploitable avec dix voies à quai; M. le Ministre Helleputte avait décidé que l'étude en fût reprise. La nécessité fut démontrée de porter à 300 mètres toutes les voies à quai de Bruxelles-Nord qui avaient été prévues plus courtes et de porter le nombre de voies à quai à quatorze, aussi bien au Nord qu'au Midi. Un tel changement de programme ne pouvait manquer d'avoir une répercussion sérieuse sur les dépenses à engager.

De plus, en prévision de l'insuffisance du Nord aménagé avec quatorze voies à quai, on estima nécessaire de conserver la gare de l'Allée Verte, de l'exhausser, de l'aménager d'une façon rationnelle et de la raccorder aux voies surélevées de Bruxelles-Nord. Cette nouvelle ajoute au projet primitif ne pouvait non plus rester sans influence sur le coût des travaux projetés.

A la gare du Midi, des voies à quai supplémentaires étaient projetées, en dernier lieu, pour remplir le rôle qu'on attend de l'Allée Verte comme adjuvant du Nord.

Jusqu'ici on n'a pas tenu compte de ces suppléments de dépenses; l'évaluation des travaux a été faite sur la base des plans primitifs qui ne sont plus en situation. Ainsi faisait M. le Ministre Pouillet, à la séance du 1^{er} juin 1920, lorsqu'il estimait à 29 millions le coût des travaux de la jonction.

Voyons les réalités :

Depuis 1911, date à laquelle les travaux furent entamés, on a dépensé 6,265,000 francs. Cette somme paie des travaux exécutés avant, pendant et après la guerre, c'est-à-dire à des prix unitaires différents et, pour partie, supérieurs à ceux de 1914.

Il serait donc inexact de soustraire cette somme de 6,265,000 francs des 29,000,000 de francs prévus pour se faire une idée des travaux restant à exécuter.

Faits aux prix d'avant-guerre, les travaux exécutés auraient coûté 5,000,000 de francs.

Nous devrions en conclure qu'aux prix unitaires d'avant-guerre, il reste pour 24,000,000 de francs de travaux à faire.

Il n'en est malheureusement rien, car, en conservant les mêmes prix unitaires qui ont servi en 1909 et en les appliquant au programme actuel, on arrive, pour les travaux restant à exécuter *entre la rue des Palais et la rue Théodore Verhaegen*, à une dépense de 47,000,000 de francs, y compris, à concurrence de 3 000,000 de francs, le coût des travaux à exécuter à l'Allée Verte.

La dépense se décompose comme suit :

Chiffres donnés par M. le Ministre Pouillet.		Estimation des travaux encore à faire entre la rue des Palais et la rue Théodore Verhaegen.
6,781,000	Aménagement de Bruxelles-Nord . fr.	18,554,800
	Partie de la jonction comprise entre	
5,047,500	Bruxelles-Nord et la halte centrale .	5,587,500
5,395,650	Halte centrale	6,486,850
	Partie de la jonction comprise entre	
	la halte centrale et la gare de Bru-	
4,740,000	xelles-Midi	3,897,000
5,620,000	Aménagement de Bruxelles-Midi . .	9,500,000
»	Aménagement de l'Allée-Verte. . .	3,000,000
1,447,000	Imprévus, voirie.	»
<u>29,031,650</u>	TOTAUX. . . fr.	<u>47,026,150</u>
dont à déduire pour travaux déjà exécutés. 5,000,000		
<u>24,000,000</u>	Soit en chiffres ronds. . fr.	<u>47,000,000</u>

En d'autres termes, le chiffre cité par M. le Ministre Pouillet doit être à peu près doublé.

Ce n'est pas tout.

A la dépense de 47,000,000 de francs, il faut ajouter :

1° 3,000,000 de francs pour part d'intervention, promise à la commune de Saint-Josse, dans les frais d'établissement d'une rue allant de la place Rogier vers Sainte-Marie, pour les frais à résulter de déplacement ou reconstruction des serres dans le Jardin Botanique, enfin pour le déplacement du bâtiment des Directeurs de service du Midi et l'élargissement de l'avenue Fonsny ;

2° 10,000,000 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 la Traction, pour les remises de tracteurs, etc. ;

3° 12,000,000 de francs pour l'achèvement de la ligne Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre (ce chiffre tient compte des grosses difficultés qu'il faut prévoir dans la construction).

Soit au prix de 1909, en tout 72 millions.

D'aucuns ont prétendu et prétendent encore que la dépense à résulter de ce dernier chef est étrangère au coût de la jonction.

Soit. 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.

Et peut-on affirmer que cette somme de 72,000,000 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.

En ce qui concerne la jonction même, on lit dans le document de 1909 (p. 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.

Mais les immeubles étaient en tout estimés à moins de 27,000,000 de francs et l'on a payé jusqu'aujourd'hui 82,000,000 de francs (prix d'avant-guerre). Admettons que de cette somme il faille défalquer 20,000,000 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, pour profiter de la plus-value à résulter de l'aménagement du quartier 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. Le chiffre qu'il convient de comparer à 27,000,000 de francs sera ainsi de 62,000,000 de francs. Jugez combien les estimations ont été dépassées pour le dernier cinquième des immeubles acquis.

Pour les travaux exécutés ou en cours, entre la rue des Brigittines et la façade de la gare du Midi, on a prévu, dans l'estimation de 1909, une dépense de 2,735,000 francs. Or, jusqu'à l'armistice on y a dépensé 3,780,000 francs et il restait à dépenser (aux prix d'avant-guerre, bien entendu) 2,062,000 francs. Ce travail devait donc coûter 5,842,000 francs au lieu de 2,735,000 francs. Il est juste de remarquer que la majoration provient pour une bonne part de magasins qu'on a ajoutés au programme de 1909. Mais est-il certain que le programme actuel ne subira pas encore de sérieuses modifications?

A signaler à ce sujet que les bâtiments de la halte centrale, y compris la gare couverte, mais non compris les souterrains en béton armé aux deux extrémités de la gare, étaient estimés dans la note de 1909, à 2,300,000 francs et que, dès 1913, avant l'approbation de l'avant-projet, l'Administration proposait une première ajoutée au programme qui entraînait une dépense de 1,500,000 francs.

Toutes ces constatations nous obligent à ne pas admettre comme définitive la somme de 72,000,000 de francs à laquelle on s'est arrêté pour travaux encore à exécuter aux prix unitaire d'avant-guerre.

Nous resterons dans les limites d'une extrême modération en ne majorant cette somme que de 8,000,000 de francs; nous atteignons ainsi 80,000,000 de francs.

Il est évidemment très difficile de fixer dès maintenant un coefficient de plus-value pour les travaux restant à exécuter, celui-ci dépendant essentiellement de la situation économique du pays.

Si l'on décide de continuer les travaux et de les pousser activement, de façon à les terminer dans le plus bref délai, on peut admettre pour l'ensemble un coefficient de 3,5. Il s'ensuivrait que le coût du travail restant à faire s'élèverait à un total de 280,000,000 de francs.

A cette somme il faut ajouter le coût de l'électrification de la jonction (usine centrale, équipement des lignes, nombreux tracteurs, etc.), soit certainement plus de 20,000,000 de francs.

En résumé, en décidant l'achèvement immédiat des travaux, on doit envisager l'engagement d'une dépense de 300,000,000 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 65,000,000 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 50,000,000 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 ?

Récupération des dépenses engagées.

Mais faut-il nous résoudre à perdre les 82,000,000 de francs dépensés en immeubles ?

Aucunement, nous pouvons récupérer nos dépenses tout en contribuant puissamment à l'embellissement de la ville.

En effet, les immeubles du quartier de la Putterie, compris entre la rue de Loxum et la rue de l'Hôpital, ont été acquis à des prix relativement bas. L'État y est propriétaire d'une grande étendue de terrains qu'on peut mettre en valeur en créant des rues appropriées. C'est l'objet de la convention négociée avec la ville de Bruxelles et qui est soumise à l'approbation de la Législature.

Avec ou sans jonction, ce quartier est appelé à devenir un quartier de luxe. Sans jonction et sans halte centrale, la surface des terrains à revendre augmente dans une très grande mesure.

Il n'y a pas de doute que l'État en retirera au minimum 67,000,000 de francs dont il faut déduire, il est vrai, les frais d'établissement de la voirie.

L'État demeure, en outre, propriétaire des immeubles acquis pour la jonction et non encore démolis, en dehors de ce quartier de la Putterie. Ils ont coûté 38,000,000 de francs. Tenant compte de la plus-value acquise depuis la guerre, et en sens inverse des indemnités payées à divers titres aux occupants ou aux propriétaires, il n'est certes pas exagéré de compter que l'État pourra récupérer 20,000,000 de francs de ce chef.

L'État conserve enfin, en dehors de la Putterie et en dehors des immeubles

encore debout, des terrains nus, dont il est toutefois à craindre que la vente ne produise pas une somme bien élevée.

Bref, au total, la revente des terrains couvrira les dépenses que nous avons engagées pour les expropriations et celles qui seront nécessaires à l'établissement de la voirie dans le quartier de la Putterie.

Quant aux dépenses relatives aux travaux exécutés, elles se montent à 6,265,000 francs, comme il a été exposé.

La valeur des tabliers métalliques à récupérer et d'autres matériaux à revendre compensera à peu près les frais de démolition.

Dût-on se résoudre à perdre les 6,265,000 francs dépensés, le Gouvernement estime que les considérations qu'il a exposées, justifient pleinement l'abandon du projet de jonction des gares du Nord et du Midi.

Le Ministre des Chemins de fer, Marine,

Postes et Télégraphes,

XAVIER NEUJEAN.

Chambre des Représentants.

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

PLANS I ET II ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Les plans III, IV et V sont déposés au Greffe.



