

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 20 JUIN 1928

Rapport de la Commission des Chemins de fer chargée de l'examen du Projet de Loi concernant l'abandon des travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Voir les nos 345, 430 (session de 1925-1926) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 27 janvier; 2, 9, 10 et 24 février; 1^{er} et 2 mars 1927).

Présents : MM. ROSIER, président ; BOSSUYT, le baron CASIER, DANHIER, le baron DE DORLODOT, DENS, DUCHATELEZ, FRAITURE, HICGUET, HUBERT, MOLET, QUINCHON, RENIER, SEGERS, TOCH, le vicomte Adrien VILAIN XIII, VINCK et LIEBAERT, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

La Commission se réunit une première fois le 7 avril 1927 pour l'étude du projet de loi concernant l'abandon des travaux de la Jonction Nord-Midi.

Après un examen rapide de la question, la Commission accéda au désir des adversaires de la Jonction d'entendre l'Administration des Chemins de fer.

Pour y faire droit, M. le Ministre Anseele voulut bien assister à la séance suivante accompagné de deux de ses fonctionnaires.

On entreprit aussitôt l'examen des plans dressés par l'Administration des Chemins de fer et par la Ville de Bruxelles en opposition avec ceux de la Jonction.

C'était très intéressant. Aussi, plusieurs de nos collègues du Sénat, quoique étrangers à la Commission, nous avaient fait l'honneur de prendre part aux délibérations du Salon Vert.

On sait que la Commission sénatoriale des Chemins de fer est un des derniers salons où l'on cause.

Mais la « causerie » prit bientôt une telle ampleur que M. le Ministre Anseele, en homme pratique, se rendit compte que ce petit Parlement ne pouvait aboutir qu'à des échanges de vues sans conclusion effective et il proposa de confier l'étude du problème à une sous-commission de quatre membres.

Il en fut fait ainsi et la Sous-Commission fut composée de MM. Dens, Vinck, Hicguet et Liebaert, ces deux derniers chargés chacun de présenter d'après le résultat des délibérations de la Com-

(II)

mission plénière soit un rapport, soit une note de la minorité.

La Sous-Commission, présidée par M. le Ministre Anseele, assisté de deux de ses fonctionnaires, se réunit une première fois en mai et une deuxième fois le 7 juin 1927.

Au cours de cette dernière séance, communication fut donnée par MM. Vinck et Liebaert de la note n° 1 en faveur de la Jonction.

Une réponse partielle fut faite par l'Administration le 17 du même mois, mais les deux membres de la Sous-Commission, partisans de la Jonction, y firent une réplique le 5 juillet suivant dans leur note n° 2 et présentèrent en séance de la Sous-Commission du 12 juillet une note n° 3 mettant en lumière les vices irrémédiables des aménagements proposés par l'Administration pour les gares du Nord, de l'Allée-Verte et du Midi, maintenues en gares à rebroussement. M. le Ministre Anseele remercia aimablement les auteurs de ce travail et chargea ses fonctionnaires présents d'y répondre.

La réponse se fit attendre pendant plus de trois mois et la Sous-Commission ne fut plus jamais convoquée, mais les auteurs des notes précédentes n'interrompirent pas leur travail, et présentèrent une quatrième note le 31 août, une cinquième le 29 janvier et une sixième le 10 avril afin de ne laisser debout aucune des objections formulées contre le projet dix-huit fois approuvé par le Parlement et déjà à moitié réalisé.

La Commission fut réunie en séance plénière le 8 mai dernier, sous la présidence de M. Rosier, qui se fit l'interprète des sentiments de regrets de la Commission à l'occasion du décès de notre collègue M. Thiébaud.

M. le Ministre Lippens assista à la réunion et nous donna connaissance d'une lettre de M. le Ministre des Finances recommandant le projet d'abandon pour des raisons d'ordre financier. C'est

le terrain sur lequel se tint M. le Ministre Lippens en s'abstenant de discuter le fond du problème.

A l'occasion de cette réunion, la Commission reçut d'urgence deux memorandums de l'Administration datés, l'un du 5 mai, l'autre du 8 mai, du jour même de la réunion, dans lesquels sous couleur de répondre aux notes précitées du 29 janvier et du 10 avril, elle prétendait par de simples affirmations et dénégations, se donner raison sur une série de points traités à fond dans les notes de la Sous-Commission. Un membre a signalé que c'était un dangereux appel au moindre effort, à l'adresse de ceux qui redouteraient de prendre connaissance des travaux de la Sous-Commission.

Dans ceux-ci le vaste problème de la Jonction est examiné sous chacun de ses multiples aspects, et à cette fin les auteurs de ces études ont été obligés de recourir à la forme de la discussion, amenés par cette méthode à mettre en pleine lumière les thèses de la partie adverse afin de pouvoir les combattre de point en point. Aussi les auteurs de ces études, si opposées que furent leurs conclusions aux vues de l'Administration, n'ont-ils à aucun moment encouru le reproche de ne pas avoir loyalement exposé les thèses qu'ils combattaient.

Les notes reproduites ci-après donnent donc la synthèse de la matière sur laquelle le Sénat est appelé à se prononcer; elles ont d'ailleurs servi de base à la décision de la Commission. Nous les avons fait suivre d'une table des matières permettant à chacun de retrouver les points qui l'intéresseraient spécialement.

Avant de statuer, la Commission a tenu à entendre le 15 mai, en séance plénière du matin, M. Bruneel, l'auteur du projet de Jonction qui, malgré sa qualité de membre du Comité de Direction des chemins de fer, avait, ainsi que son président M. Tondelier, été mis par M. Neujean à l'écart du Comité secret chargé de délibérer sur la question de la Jonction. La Commission a jugé qu'il

était plus correct d'entendre les deux cloches. Les exposés de l'éminent ingénieur et ses réponses à toutes les questions posées ont vivement intéressé tous les membres de la Commission.

La Commission tint ce même jour une seconde séance où fut encore discuté le mode d'exploitation du tunnel ; elle se termina par la mise aux voix du

projet d'abandon de la Jonction. Il fut rejeté par 12 voix contre 3 et une abstention.

Le présent rapport a été approuvé par votre Commission par 11 voix contre 5 et 1 abstention.

Le Rapporteur,
JUL. LIEBAERT.

Le Président,
A. ROSIER.

(iv)

NOTES

DE LA

SOUS-COMMISSION

Note N° 1.

Examen sommaire des estimations données par le Gouvernement en réponse à la première question posée par la Commission du Sénat, relativement à la Jonction Nord-Midi.

Je dis examen *sommaire* car, ainsi que le constatait déjà M. Helleputte dans sa note de la minorité, la vérification de divers postes est rendue impossible.

Bien que posant la question nous ayons insisté sur la nécessité de décomposer avec précision les estimations en postes distincts, d'après la nature des travaux ou dépenses à faire, l'auteur de ces estimations a parfois mêlé dans un même poste les travaux les plus disparates, empêchant ainsi toute appréciation saine du montant porté au devis. Ainsi, nous voyons figurer, en un même poste, des couloirs à bagages, un transbordeur à la remise et des plaques tournantes. Comme nous le prouverons, le caractère tendancieux du document est manifeste. Autant il sur-évalue le coût de la Jonction, autant il sous-évalue celui du projet de l'Administration. Aussi est-ce sous les réserves les plus formelles que nous nous rangeons à certains de ses chiffres car leur vérification nous est rendue impossible. Et cependant ils portent sur des postes considérables de terrassements, murs de soutènement, voies, signalisation, équipement électrique, etc.

C'est dans ces conditions de défiance forcée que nous allons passer en revue les estimations qui nous sont soumises.

I.

AMÉNAGEMENT DE LA GARE DU NORD JUSQU'À LA RUE DES PALAIS.

Pour les nos 3 et 9 de la note de 1909, l'Administration estime qu'il faudra 680,000 mètres cubes de remblai à 2 francs. Faute de vérification possible, j'admets ce poste fr. 1,360,000 »

Pour le n° 10 de la note de 1909, l'Administration porte en compte 2,080 mètres courants de murs de soutènement à 350 fr. Je me rallie également à ce chiffre sauf que j'en déduis 120 mètres du côté de la rue du Progrès et 120 mètres du côté de la rue du Brabant pour chacune des façades du bâtiment des locaux de service. Il reste donc $2,080 - 240 = 1,840$ mètres courants à 350 francs 644,000 »

N° 5 de la note de 1909. Pour la couverture des quais au moyen d'abris, le chiffre de l'Administration 756,000 »

N° 6 de la note de 1909. — Ici, au lieu de 6,640 mètres carrés prévus par le projet de Jonction pour les locaux de service à raison de 300 francs par mètre carré, l'Administration en réclame 22,800 à raison de 300 francs dont 20,000 exigeront une dépense supplémentaire de 100 francs par mètre carré. Et le devis se résume ainsi pour ces deux postes :

22,800 mètres à 300 francs fr.	6,840,000 »
20,000 — à 100 —	2,000,000 »

Total pour les locaux de service fr.	8,840,000 »
--	-------------

Ce qui, multiplié par le coefficient 7 adopté par le Gouvernement, donne pour dépense à ce jour : 61,880,000 francs. Avec un dédain qui n'a pas de précédent, l'auteur des estimations tient pour indigne de son attention la magistrale note de la minorité dans laquelle le regretté M. Helleputte a démontré sans réfutation possible l'extravagance de ce projet dont l'existence n'a été révélée que grâce à une question posée sous le ministère de M. Neujean par la Section centrale de la Chambre.

« Se représente-t-on, disait M. Helleputte (p. 126 de sa note) ce qu'est la superficie de 22,800 mètres carrés ?

» C'est 14 p. c. de plus que la superficie bâtie du colossal Palais de Justice de Bruxelles, l'un des plus vastes palais du monde. »

Et à titre de comparaison plus frappante encore, j'ajoute que cette surface de 22,800 mètres carrés revendiquée pour les locaux

A reporter, fr.	2,760,000 »
-----------------	-------------

Report, fr. 2,760,000 »

de service est supérieure au triple de la superficie de la Grand' Place de Bruxelles qui mesure 7,300 mètres carrés

Je parlais du dédain manifesté pour ce remarquable document législatif qu'est la note de la minorité élaborée par un parlementaire de la valeur de M. Helleputte, mais quel dédain pour toute la Législature dont on escompte l'inattention, n'implique donc pas la proposition de telles énormités ?

Et ce qui en accentue avec éclat le caractère audacieux, c'est que les mêmes inspireurs du Gouvernement ne demandent pour les locaux de service de la gare du Nord en impasse qu'une superficie d'environ 3,000 mètres carrés, ainsi qu'en témoignent les deux plans dont nous avons demandé la production.

Semblables faits ne se seraient pas produits lorsque le Comité de Direction comprenant les hauts fonctionnaires des différents services étudiaient contradictoirement les affaires, avec procès-verbaux où chacun prenait ses responsabilités ; mais pour faire crouler le projet de jonction, M. Neujean a préféré disloquer ce Comité supérieur et abandonner à des fonctionnaires agissant isolément le soin de réaliser ses vues.

Leur œuvre aboutit à ce résultat que pour les locaux de service à la gare du Nord ils mettent à charge de la Jonction une dépense de 61,800,000 francs et que ce même poste ils ne le comptent plus que pour 8 millions de francs papier dans le projet de la gare du Nord aménagée en impasse !

Je note en passant que dans leur œuvre incohérente ils exigent dans les locaux de la Jonction, des bureaux d'étude pour les voies et travaux, ainsi que pour la traction et le matériel, oubliant que sous le régime actuel il n'y a plus de groupe des voies et travaux, ni de la traction et du matériel à Bruxelles-Nord, ni par conséquent, plus de directeurs de service !

Je ne parle pas des locaux actuels de la gare du Nord, car ils sont hors de cause dans l'un et l'autre cas, ils sont maintenus avec toutes les ressources que présente leur superficie d'environ 3,000 mètres carrés au rez-de-chaussée.

En conclusion, la dépense telle qu'elle est prévue dans le projet de Jonction pour les locaux de service mesurant 6,640 mètres carrés à 300 francs est largement calculée, soit . . . fr.

1,992,000 »

N° 7 de la note de 1909. — Couloirs souterrains pour bagages, 600 mètres à 300 francs ; j'admets les chiffres de l'Administration.

180,000 »

N° 11 de la note de 1909. — Ouvrages d'art : Pont de l'avenue de la Reine ; viaducs de la rue Rogier et de la rue Allard.

Il ne serait pas difficile de réaliser à l'avenue de la Reine le projet tel que je l'avais arrêté avant l'arrivée de M. Helleputte au Ministère des Chemins de fer. Il suffirait à cet effet d'établir

A reporter, fr. 4,932,000 »

Report, fr.	4,932,000 »
sous les ponts élargis de l'avenue de la Reine une inclinaison comme il en existe une depuis de longues années à la gare du Nord à Paris et qui n'a jamais présenté d'inconvénient. Il en résulterait une grande économie sur les dépenses prévues au présent numéro ainsi qu'aux nos 3, 9 et 10 visés plus haut. Mais j'admets provisoirement les chiffres de l'Administration, quoique n'ayant pas eu le moyen de les contrôler	
N° 12 de la note de 1909. — Voies	2,544,000 »
N° 13 — Signalisation	700,000 »
N° 14 — Trottoirs, ascenseurs et menus travaux	500.000 »
N° 14bis de la note de 1909. — Pont provisoire à l'avenue de la Reine	500,000 »
(Impossible de vérifier aucun de ces postes. Je les inscris provisoirement, tels qu'ils sont libellés par l'auteur des estimations.)	
Pour imprévus 10 p. c.	967,600 »

II.

ENTRE BRUXELLES-NORD ET LA HALTE CENTRALE.

Nos 16, 17, 18, 19, 22, 24, 26, 27, 28 de la note de 1909.

Les chiffres de l'Administration ne sont supérieurs que de 540,000 francs à ceux du projet de Jonction. Je ne m'arrête pas à la différence et prends en charge la somme indiquée dans la réponse du Gouvernement.	5,587,500 »
---	-------------

III.

HALTE CENTRALE.

La Halte centrale est établie au niveau du sol et présente un vaste quadrilatère à ciel ouvert de 6,000 mètres carrés, égal en superficie aux cinq sixièmes de la Grand'Place de Bruxelles. Sur cet ample espace s'élèvera à plus de 20 mètres, 25 même au besoin, au-dessus du rail, une toiture vitrée à versants inclinés munis sur toute leur surface de lanterneaux en gradins — les planchettes de certains types de persiennes en présentent l'idée, de même que les abat-sons des tours — et qui, tout en ne laissant pas passer la pluie, laisseront par leurs ouvertures verticales de

A reporter, fr. 16,231,100 »

deux mètres de hauteur environ, pénétrer librement, sur toute la longueur de la toiture, les vents de l'est et de l'ouest qui passeront sous la toiture et balaieront l'atmosphère.

D'autre part, les quatre pignons d'about de cette toiture étant eux-mêmes *ouverts complètement*, les vents du nord et du sud passeront de bout en bout sous la toiture sur les 80 mètres de longueur.

Ainsi vers les quatre points cardinaux, la *toiture sera ouverte à tous les vents*.

J'ai quelque titre à décrire cette installation trop modestement appelée « halte », car j'ai assisté et collaboré à sa création. Après avoir vécu toute la genèse de la Jonction, j'ai le droit de dire que c'est une aberration sans égale de la part d'un fonctionnaire, de venir aujourd'hui m'apprendre à moi et de proclamer devant le pays que jamais il n'a été question d'une halte à ciel ouvert !

La vérité est qu'il n'a jamais été question d'autre chose. C'est ce dont témoignent au surplus les plans nos 1, 4, 5 et 8 annexés à la note de 1909; le plan général n° 1 notamment montre à la place de la halte centrale une grande tâche blanche, le plan n° 5 donne la même indication et porte par surcroît l'indication : « Halte centrale à ciel ouvert ». Aucun doute n'est possible, même pour les esprits les plus prévenus contre la Jonction. Et mes sept successeurs au Ministère des Chemins de fer sont toujours restés d'accord avec moi sur cette disposition essentielle.

Qu'importe tout cela ! Pour le fonctionnaire en question, nos projets ne prévoient pas de halte à ciel ouvert. Malheureusement pour lui, sa négation se heurte à un fait, et il ne suffit pas de nier un fait pour le supprimer.

Mais son siège est fait, les 18 votes de la Chambre et du Sénat confirmant l'établissement de la halte à ciel ouvert ne comptent pas. Pour lui la halte est dans un tunnel et il le répète à plaisir dans les réponses aux questions posées par la Commission du Sénat.

Mais comment faire partager cette erreur par la Législature ?

La réponse à la deuxième question posée par la Section centrale de la Chambre s'y essaie en affirmant que le dernier projet de la Halte centrale « *qui était pris en considération* » prévoit au-dessus de la halte un plafond plat dont la continuité n'est rompue que par les ouvertures nécessaires aux escaliers d'accès aux quais. Et ceci est à noter : c'est la seule et unique communication d'ordre technique qui ait été faite sur ce point à la Chambre. Or, elle est d'une inexactitude flagrante ! Jamais ce projet n'a été pris en considération. C'est ce qui résulte de la réponse du Gouvernement à notre trente-cinquième question.

L'aveu y est très net. Le Ministre n'a pas pris ce projet en considération; or, le Ministre est seul investi du pouvoir de prendre des projets en considération. Ce plan dont on s'est fait une arme devant la Chambre, comme on a essayé de le faire devant la Commission du Sénat, est donc purement et simplement une feuille d'archive.

On allègue que soumis à M. Bruneel, celui-ci s'est borné à demander quelle dépense occasionnerait l'exécution de ce plan. J'ignore pourquoi M. Bruneel s'est borné à s'enquérir de ce point. A-t-il jugé que pour combattre un projet, il vaut mieux avoir deux armes qu'une seule ? A-t-il voulu, pour faire échec au projet, se rallier l'opinion de ceux dont la question financière était à l'avant-plan de leurs préoccupations ?

C'est possible, mais ce qui est manifestement déraisonnable, c'est de supposer qu'il n'aurait eu d'inquiétude qu'au sujet du prix de l'étouffoir qu'on voulait mettre sur un projet à l'étude duquel il avait consacré les meilleures années de sa vie. Les renoncements ne se présument pas et jamais cette règle n'a été d'application plus impérieuse, car la méconnaître ce serait présumer témérairement qu'un homme du caractère de M. Bruneel consentirait bénévolement à voir détruire son œuvre déjà à moitié exécutée. Manière de procéder méconnaissant l'évidence et combien mesquine vis-à-vis d'un ancien collègue aussi éminent

Il serait intéressant de connaître la réponse qui lui a été faite, quelle a été sa réplique, et la suite de cette correspondance.

Il serait intéressant aussi de savoir comment M. Horta a été amené à dresser ce plan de nature à compromettre de façon absolue l'exploitation de la Halte centrale. Par qui a-t-il été demandé ?

Ici tout sent la manœuvre. C'est le seul plan qui ait été signalé à la Chambre, encore l'a-t-il été avec la mention inexacte d'avoir été pris en considération. Le plan Horta de 1913, réalisant le projet de halte à ciel ouvert et auquel s'était rallié le Comité de Direction, a été tenu sous le boisseau, et nous-mêmes, pour en obtenir communication, nous avons été obligés de le réclamer officiellement par voie de question.

Je ne connais pas le nombre des membres de la Chambre qui, grâce à cette incorrection, se sont rangés dans la faible majorité hostile à la Jonction, mais leur nombre doit ne pas être négligeable, car l'argument de la halte surmontée d'un plafond a sérieusement impressionné la Section centrale comme en témoigne l'insistance de son rapporteur M. Max Hallet sur ce dispositif incorrectement mis en avant par certain fonctionnaire, comme ayant quelque valeur officielle.

Les amis de la sincérité et de la droiture, adversaires aussi

Report, fr. 16,231,100 »

bien que partisans de la Jonction, ont le droit de ne pas se déclarer satisfaits.

* *

Les sommes prévues dans l'estimation première d'une gare centrale, aux vastes proportions, à 10 voies, au lieu des 8 voies de la *Halte*, suffisent pour réaliser, dans les conditions où l'a entendu le Parlement quant au caractère sobre à donner à nos bâtiments de gares, l'aménagement complet de la *Halte* centrale substituée à la gare centrale primitive. Nous inscrivons donc :

N° 30 de la note de 1909. — Souterrain aux deux entrées vers la rue Courbe et la rue de la Madeleine	1,878,000	»
N° 31 de la note de 1909. — Halle vitrée	844,000	»
N° 32 de la note de 1909 — Bâtiment principal.	1,050,000	»
N° 33 de la note de 1909. — Bâtiment latéral	405,000	»
N° 35 de la note de 1909. — Signalisation, travaux de voirie, ascenseurs, trottoirs, voies et imprévus	1,217,850	»

IV.

ENTRE LA HALTE CENTRALE ET BRUXELLES-MIDI.

Nos 36, 39, 42, 43bis de la note de 1909.

(Sous les réserves déjà formulées, je me rallie aux chiffres de l'Administration)	3,897,000	»
---	-----------	---

V.

GARE DE BRUXELLES-MIDI.

Nos 44 et 50 de la note de 1909. — Admis comme ci-dessus . . .	1,240,000	»
Nos 45 et 52 — — — — —	288,000	»
N° 46 — — — — —	864,000	»

N° 47 de la note de 1909. — Locaux de service. — Le devis de l'Administration met ici à charge de la Jonction des locaux de service d'une superficie de 12,000 mètres carrés au lieu de 6,640 mètres carrés prévus dans le projet de la Jonction. L'exagération systématique se manifeste une fois de plus ici. Les protestations que nous avons formulées à propos de l'aménagement de la gare du Nord trouvent une nouvelle application dans l'occurrence. Je me borne à m'y référer et j'aborde l'examen des chiffres à porter au passif de la Jonction.

Notre estimation première comportant la construction de 6,640 mètres carrés de locaux de service a été faite tout à l'origine, alors que dans les premières études, le bâtiment à front de l'avenue Fonsny disparaissait.

A reporter, fr. 27,914,950 »

Report, fr. 27,914,950 »

Depuis lors, et sous mon ministère, il a été reconnu facile et d'ailleurs désirable tant au point de vue des intérêts de l'Etat que de ceux des établissements situés aux abords du bâtiment actuel, vers l'avenue Fonsny, de conserver ce bâtiment qui a une superficie de 2,500 mètres carrés au minimum.

Nous avons démontré plus haut que dans le système de la Jonction, une superficie totale de 6,640 mètres carrés était largement suffisante pour Bruxelles-Nord. A plus forte raison l'est-elle pour Bruxelles-Midi. Dès lors, la superficie des locaux de service sous-voies à construire se réduit à $6,640 - 2,500 = 4,140$ mètres carrés, soit à raison de 300 francs, la dépense est de 1,242,000 francs.

Ces locaux de service remplaceront en même temps le voûtement depuis le remblai jusqu'à la rue de Prusse (aujourd'hui rue de l'Argonne), voûtement de pur luxe qui devrait coûter 600,000 francs-or d'après le Gouvernement.

Le remaniement de la façade à la rue de Prusse est aussi de pur luxe, l'ordonnance cette façade pouvant aisément se marier avec l'ordonnance du viaduc à construire au-dessus de la rue de Prusse.

Ainsi les dépenses de 3,600,000 francs, de 600,000 francs et de 300,000 francs, au total 4,500,000 francs, portées en compte à la Jonction, se réduiront de la manière suivante :

N ^o 47 de la note de 1909. — Locaux de service. fr.	1,242,000	»
N ^o 48 — Couloirs souterrains. Admis	180,000	»
N ^o 51 — Détournement de la Senne. D'accord.	35,000	»
N ^o 53 — Viaduc pour la rue Théodore-Verhaegen	480,000	»
N ^o 54 de la note de 1909. — Voies. — Ce poste échappe au contrôle, mais j'admets provisoirement	400,000	»
N ^o 55 de la note de 1909. — Trottoirs, ascenseurs, menus travaux. D'accord.	250,000	»
N ^o 55bis de la note de 1909. — Signalisation. Admis sous réserves précitées	400,000	»
Le total des dépenses pour la gare du Midi s'élève ainsi à 3,922,000 francs, sur quoi 10 p. c. pour imprévus	392,200	»

VI.

ALLÉE-VERTE.

D'après les exposés des motifs de 1922 et de 1926 le large développement de la gare de l'Allée-Verte comme gare de secours est

A reporter, fr. 31,294,150 »

indispensable. En 1922, l'Administration déclarait que le service serait de cette manière assuré pour cinquante ans, en 1926 elle ne le juge plus assuré que pour vingt ans, bien qu'au lieu des seize voies prévues au Nord par M. Neujean, elle en prévoie maintenant vingt.

A force d'aimer l'impasse, l'Administration s'y met elle-même.

La question de savoir si, en attendant la mise en exploitation de la Jonction, il n'aurait pas été nécessaire d'utiliser temporairement l'Allée-Verte a été longuement examinée par M. Helleputte dans sa note de la minorité, pages 95 et suivantes. Je n'y reviens pas, d'autant moins que la gare de Schaerbeek depuis sa vaste extension pourrait maintenant fournir l'aide temporaire qu'on aurait été dans le cas de demander à l'Allée-Verte.

Toujours est-il que dans le système de dispersion des gares qu'on oppose à notre système d'unification l'équipement de la gare de l'Allée-Verte ne peut être évité par le Gouvernement.

Dans le système de la Jonction elle peut être supprimée et sa disparition permettrait au Gouvernement d'en vendre le terre-plein comportant quelque 6 hectares de grande valeur à cause de leur convenance à y créer des établissements industriels et des dépôts de marchandises dans le voisinage du port, à cause aussi de la possibilité de relier à la chaussée d'Anvers les rues qui sont restée en impasse faute par le Gouvernement d'avoir supprimé la gare de l'Allée-Verte comme la décision en avait été prise lors de son remplacement par la gare de Tour et Taxis.

Il y aurait donc tout avantage pour le Trésor à sa désaffectation, mais voici que par un renversement de toute règle comptable et de toute logique, l'Administration met à charge de la Jonction l'agrandissement de cette gare dont la Jonction n'a pas besoin, et sans dire mot, par simple préterition, elle en décharge le projet des gares à rebroussement pour lequel elle proclame elle-même que l'aménagement de l'Allée-Verte comme gare de secours est indispensable.

C'est une énormité. Et ainsi éclate une fois de plus le parti pris d'incorrection dans les données fournies au Parlement.

La dépense ainsi mise en question est évaluée par le Gouvernement à 2,999,000 francs-or ce qui équivaut à 20,993,000 francs actuels; en charger la Jonction et en décharger le projet gouvernemental c'est établir entre les deux et au profit de celui-ci une différence de 41,986,000 francs actuels !

Quelle foi pouvons-nous encore avoir dans les chiffres que nous soumet l'auteur des devis ici passés en revue !

* * *

Il puise ensuite dans le rapport de la Section centrale de la

Chambre pour les mettre à charge de la Jonction les obligations suivantes :

1^o La part d'intervention en faveur de la commune de Saint-Josse-ten-Noode pour l'établissement d'une rue allant de la place Rogier à l'église Sainte-Marie. Il ne donne à ce sujet aucune indication : Y a-t-il une convention avec la commune ? Quel est l'objet des engagements pris ? Pour quelle somme ? Et par quel Département ministériel ? Déjà M. Helleputte avait vainement demandé dans sa note de la minorité des précisions à ce sujet ;

2^o Les frais de déplacement et de reconstruction des serres dans le Jardin Botanique. La dépense à résulter de ce chef doit être aujourd'hui infime, puisque la serre monumentale des fougères a été spontanément démolie et supprimée par la Direction du Jardin. Il ne reste plus aux abords du tracé de la Jonction, que de petites serres de culture, basses, plus que modestes, dont quelques-unes pourraient être touchées par les travaux. Leur déplacement serait affaire de quelques milliers de francs. ;

3^o Le recul du bâtiment des directeurs de service à Bruxelles-Midi, de façon à élargir l'avenue Fonsny. Or, par lettre du 22 janvier 1910, M. Helleputte, alors Ministre des Chemins de fer, a stipulé que les frais de ce recul incomberaient à la commune de Saint-Gilles.

Pour ces trois postes il est mis d'emblée à charge de la Jonction une somme de 3,000,000 francs-or, soit 21,000,000 de francs actuels, auxquels s'ajoutent encore 10 p. c. pour imprévus, total 23,100,000 francs. C'est d'autant moins acceptable qu'en ce qui concerne le premier poste, le seul qui mérite d'attirer l'attention, les expropriations nécessaires à la création de la rue oblique, allant de la place Rogier à la rue du Chemin de fer, sont déjà faites si je ne me trompe.

Jusqu'à plus ample information quant à la nature et la portée des obligations qui pourraient incomber à la Jonction, j'inscris à sa charge

500,000 »

* * *

Et l'estimation se poursuit :

« Relèvement des gares du Nord et du Midi au delà de la rue des Palais et de la rue Théodore-Verhaegen, aménagement du quadrilatère de Schaerbeek, des gares de Schaerbeek et de Forest où vont mourir tous les trains qui ont Bruxelles pour but, remises pour locomotives et tracteurs, ateliers, etc. Total : 14,000,000 de francs. »

M. Helleputte a réfuté cette longue énumération aux pages 130, 131 et 132 de sa note de la minorité.

Mais, comme toujours, les rédacteurs des documents remis aux Chambres poussent le dédain jusqu'à ignorer l'existence de

Report, fr. 31,794,150 »

ce remarquable travail et des réfutations qui gênent leur thèse.

Remarquons tout d'abord que dans l'Exposé des motifs de 1922 le montant de ce poste est de 10 millions de francs-or; d'un coup, sans explication aucune, l'auteur du devis maintenant remis au Sénat majore ce poste de 4 millions, et le porte à 14 millions de francs-or.

Il importe avant tout d'épouvanter le Parlement.

S'attaquant au chiffre de 10 millions indiqué en 1922, M. Helleputte l'a démolie de main de maître. (Voir pages citées plus haut.)

Pour faire bref procès, j'inscris du chef d'aménagements divers dans le quadrilatère, remises pour tracteurs, etc.

	Fr.	1,750,000	»
10 p. c. d'imprévis.		175,000	»
			1,925,000 »

Total, fr. 33,719,150 »

Le total général s'élève ainsi à la somme de 33,719,150 francs; affecté du coefficient 7 il correspond à la somme de 236,034,050 francs au lieu des 492,800,000 francs échafaudés par les inspireurs de l'Exposé des Motifs.

A notre total doit être ajouté d'après l'auteur du devis une somme de 60 millions en francs actuels pour l'équipement électrique et l'acquisition de vingt tracteurs.

Nous acceptons ce chiffre tel quel, n'étant pas en mesure de le vérifier, mais nous espérons que l'électricité ne fera pas le tour du monde sans passer par le réseau de la Belgique. Avant peu d'années, Bruxelles sera relié électriquement à Anvers. Il y a déjà actuellement soixante trains par jour de Bruxelles à Anvers, et cinquante-cinq d'Anvers à Bruxelles, soit un mouvement général de cent et quinze trains; les tracteurs électriques qui sont maintenant mis à charge de la Jonction, comme à une personnalité étrangère au réseau, serviront à celui-ci entre Bruxelles et Anvers ainsi qu'à la ligne du Luxembourg, la plus propre à électrifier à cause de son profil accidenté et pour laquelle la grande commission des travaux prépare des forces hydro-électriques dans les Ardennes.

Mais qu'à cela ne tienne, aux 236,034,050 francs, à décaisser successivement pour l'achèvement de la Jonction, j'ajoute les 60,000,000 de francs réclamés pour l'électrification et j'arrive ainsi, tout largement compté, à un total de 296,034,050 fr. au lieu des 552,800,000 francs accumulés dans les documents officiels à titre d'épouvantail.

Ces 296 millions ne sont à décaisser que successivement, encore est-ce pour un travail essentiellement productif ainsi que nous le démontrerons dans une prochaine note. D'autre part, il y a à récupérer du chef de la vente des terrains des sommes considérables qui viendront en déduction de la dépense déjà productive par elle-même.

Cette récupération mérite, elle aussi, une étude spéciale et je m'en charge.

**

Tout ceci sans préjudice à la proposition transactionnelle que, d'accord avec plusieurs collègues, j'ai l'intention de formuler en vue de donner pleine satisfaction à la Ville de Bruxelles tout en rendant possible l'exécution de la Jonction.

Bruxelles, 7 juin 1927.

JUL. LIEBAERT.

Note n° 2.

Au point de vue de la moralité de cette discussion, il convient de rappeler que dans notre note du 7 juin nous avons relevé, entre autres, deux faits d'une gravité extrême.

Le premier, c'est que les inspireurs des documents officiels, en vue de gonfler les dépenses de la Jonction, lui ont imposé pour les locaux de service à la gare du Nord, quoique simplifiée comme gare de passage, une superficie de 22,800 mètres carrés supérieure au triple de la surface de la Grand'Place de Bruxelles et devant coûter 61,880,000 francs, alors que pour la gare du Nord aménagée en gare terminus dont le service est nécessairement plus compliqué, ils déclarent, conformément à leurs plans, n'avoir besoin pour les locaux de service que d'une superficie d'environ 3,000 mètres carrés donnant lieu à une dépense atteignant seulement 8,000,000 de francs. Du rapprochement de ces chiffres se dégage à l'évidence l'intention d'in- duire le Parlement en erreur.

* * *

Nos protestations sont rencontrées par l'Administration dans une réplique du 17 juin, mais ses explications sont franchement malheureuses.

En voici la preuve.

Le n° 16 du Budget extraordinaire de 1909 porte en compte à la Jonction 300,000 francs pour « viaduc au dessus de la rue de Brabant *et viaducs à la sortie de la gare couverte* ». Dans sa réponse à la première question de la Commission du Sénat, l'Administration porte la dépense pour le même objet à 735,000 francs et nous avons admis cette augmentation à raison de l'élargissement du faisceau des voies de reliements, portées de dix voies à quatorze depuis la rue des Prairies.

Voilà donc fixé de commun accord le coût du tablier à établir sur viaduc en dehors de la gare couverte jusqu'à la rue de Brabant.

Arrivé à l'examen du n° 6 dans l'étude comparative des crédits du budget extraordinaire de 1909 : « locaux de service », grande a été notre stupéfaction de lire en deux endroits de la réplique du 17 juin que la surface voûtée de 22,800 mètres carrés à 300 francs comprend « uniquement » le tablier nécessaire à l'établissement *du faisceau des quatorze voies depuis l'extrémité des quais jusqu'à la rue de Brabant*.

Il nous a fallu, pour en croire nos yeux, relire à plusieurs reprises cette partie de la réplique. Mais il n'y a pas de doute : il s'agit bien d'un double emploi !

Ne pouvant justifier cette énorme dépense de 61,880,000 francs, en l'appliquant aux locaux de service, comme l'exige la rubrique envisagée, les rédacteurs de la réplique en affectent 47 millions 880,000 francs à un objet déjà réglé sous une autre rubrique, et ils parlent de ces travaux en termes choisis pour inspirer la terreur comme si nous ne connaissions pas le prix et le mode d'exécution des travaux semblables exécutés à Anvers-Central !

Ce qui achève de mettre en pleine lumière le parti pris et la légèreté des détracteurs de la Jonction, c'est que, préoccupés de justifier quand même la nécessité de ces 22,800 mètres carrés de surface voûtée, ils les ont absorbés pour le tablier de manière à n'en plus laisser un seul mètre carré pour couvrir les 20,000 mètres carrés des locaux de service à établir d'après eux sous les voies.

Pour ne pas dépasser leur chiffre fantastique de 61,880,000 francs réclamé au n° 6, ils en sont réduits à ne fixer qu'à 100 francs le mètre carré le prix de cette immense construction, grande comme la surface bâtie du Palais de Justice de Bruxelles. Le prix de 100 fr. par mètre carré pour ces locaux est modéré, disent-ils. Ce certificat de modération qu'ils se décernent ne suffit pas à compenser leur oubli de les couvrir de voûtes ce qui devrait en porter le prix

non pas à 100, mais à 300 francs le mètre carré, d'où encore une exagération latente de 4,000,000 de francs-or ou 28,000,000 de francs-papier. Si bien que s'ils avaient osé être logiques ils auraient dû réclamer au n° 6 non seulement 61,880,000 francs mais encore un supplément de 28,000,000 francs, soit au total 89,880,000 francs.

Il est des excès qui portent en eux-mêmes leur correctif.

Quant à la surface à prévoir pour les locaux de service et leurs dégagements, elle a été fixée à 6,540 mètres carrés dans la note du budget extraordinaire de 1909, et jugée bien établie, pendant plus de vingt ans par des spécialistes de marque, ayant tous été directeurs du service de l'exploitation : MM. Ramaeckers, Van Mierlo, Garnir, Tondelier, délibérant en toute liberté, et il est pour le moins étonnant qu'il ait suffi de l'arrivée au Département en 1920 d'un Ministre hostile à la Jonction pour qu'aussitôt cette superficie ait dû être portée à 20,000 mètres carrés. C'est nous supposer trop de candeur que de nous demander de croire à cette nécessité ainsi mise subitement au jour sous les rayons du soleil levant.

Parler de la surface des locaux actuels, comme le fait longuement la réplique, est un hors-d'œuvre, car ils subsistent dans l'un comme dans l'autre cas sauf une petite partie, et rien que de l'étage, à l'endroit de la traversée du viaduc de la rue de Brabant.

Les rédacteurs de la réplique du 17 juin plaident maladroitement les circonstances atténuantes pour expliquer le contraste entre les 20,000 mètres carrés réclamés sous la rubrique « locaux de service » à la gare du Nord dans l'hypothèse de la Jonction et les 3,000 mètres carrés inscrits pour ces locaux au plan de la gare à rebroussement.

Ne pouvons-nous même pas nous fier à leur plan dressé à l'échelle? On ne le dit pas ouvertement, mais on le laisse entendre. Bien que le plan indique parfaitement une surface de 3,000 mètres carrés, ses auteurs cherchent à échapper

à cette donnée précise en laissant entrevoir que « le bâtiment pourra comprendre un étage et même un sous-sol sous une partie de sa surface ».

Mais cet étage n'est imaginé que pour les besoins de la cause. Même avec un étage, la surface utilisable ne dépasserait pas encore 6,000 mètres carrés; nous sommes loin des 20,000 mètres carrés réclamés pour la Jonction! Mais il y a mieux : en affectant la somme de 8,000,000 de francs à la construction d'un édifice de 3,000 mètres carrés, le mètre carré n'en revient qu'à 2,667 francs-papier, mais ce chiffre vaut toute une démonstration. Il indique à lui seul qu'il est exclusif de la possibilité d'édifier à ce prix un bâtiment à étage sur cette superficie.

La réplique des détracteurs de la Jonction a donc uniquement servi à mettre encore mieux en lumière que pour un même objet ils chiffrent la dépense à 61,880,000 francs quand il s'agit du système auquel ils sont hostiles et à 8,000,000 seulement quand il s'agit du système qui a leurs préférences.

* *

Le second fait signalé par nous comme étant d'une gravité extrême, c'est que pour altérer le dispositif de la Jonction et faire apparaître la Halte centrale comme établie dans un souterrain, ils se sont abusivement prévalus d'un avant-projet de plan couvrant la Halte centrale d'un plafond continu, alors qu'elle n'avait cessé d'être prévue à ciel ouvert sur un espace de 6,000 mètres carrés, à fleur de sol, ainsi qu'en témoignent toutes les déclarations ministérielles d'avant guerre, ainsi qu'en témoignent notamment les plans annexés à la note du Budget extraordinaire de 1909. Cet avant-projet de plan obturant la surface de la Halte est une œuvre purement privée, dépourvue de tout caractère officiel ou semi-officiel. C'est de lui qu'ils ont fait usage pour faire condamner la

Jonction, tout en tenant sous le boisseau le plan de halte à ciel ouvert de 1913 auquel s'était rallié le Comité de Direction et dont la Commission du Sénat n'a pu obtenir communication qu'en le réclamant par la voie officielle d'une question.

Ces procédés sont attentatoires au droit du Parlement d'être impartialement éclairé par les administrations. M. le Ministre n'est pas homme à les tolérer. Lui-même a été induit en erreur. Le rapporteur de la Section centrale l'a été à son tour, car il a été amené à faire largement usage de l'avant-projet de plan précité qui impliquait la condamnation de la Jonction.

Et combien ces données trompeuses n'ont-elles pas entraîné de membres de la Chambre à voter l'abandon de la Jonction consacrée par une majorité infime de 7 voix?

Il est certain qu'en droit privé un consentement obtenu grâce à de telles manœuvres serait considéré par les tribunaux comme vicié.

* *

La réponse de l'Administration en ce qui concerne ce second fait n'est pas de nature non plus à modifier en rien notre appréciation.

La glose de ce qu'a pu écrire M. Brueneel ne comporte pas — c'est l'évidence même et il faudrait le reconnaître loyalement — la conclusion qu'il aurait été favorable à un dispositif tuant l'œuvre à laquelle il avait voué le meilleur de sa brillante carrière.

Où irait-on, si d'une demande de prix on devait conclure à un acquiescement? Quelle est cette logique?

N'avons-nous pas nous-mêmes demandé ce que devait coûter encore la transformation de la gare du Midi? Viendrait-il à l'esprit d'aucun de nos contradicteurs d'en conclure que nous sommes partisans de cette transformation incompatible avec la Jonction?

Mais ceci n'est qu'un avant-goût de la

mesquinerie dont les inspireurs de la réplique l'ont empreinte.

Après que huit ministres ont successivement, et d'accord avec le Parlement, projeté une gare ou Halte centrale à ciel ouvert, venir prétendre qu'il n'y a jamais eu de projet en ce sens, c'est tout simplement une contre-vérité. Il n'y aurait jamais eu de projet parce que l'idée ministérielle n'aurait pas été matérialisée. C'est encore le contraire de la vérité, ainsi qu'on attestent les plans joints à la note du Budget de 1909; tous ces plans marquent en blanc l'emplacement de la Halte centrale, tout comme le fait M. Horta dans son plan de 1913, qui a été caché aux membres de la Chambre.

En réalité, il s'agit d'une chicane imaginée par un fonctionnaire qui paie son tribut à la phobie de la Jonction. C'est sur le sens du mot « projet » qu'il raffine.

La signification *usuelle* du mot « projet » c'est l'expression d'une intention, d'un dessein, d'une volonté: projet de voyage, projet d'acquisition, projet de réunion, projet de construire une maison plutôt que d'en acheter une, projet des vacances, etc., etc. Dans un sens *restreint* le mot projet signifie la représentation graphique d'une œuvre projetée.

Et voilà qui suffirait pour mettre la halte à ciel ouvert au rang des chimères!

On ne pourra donc plus parler des projets d'un canal d'Anvers à Liège, ni du projet de barrage-déversoir de l'Ourthe, et c'est à se demander quelle expression il faudra désormais choisir pour désigner ces grands travaux qui sont à l'étude.

C'est abuser de la permission que de jouer ainsi sur les mots, d'user de pareilles arguties devant une représentation du Sénat pour venir affirmer qu'il n'y a jamais eu de projet de halte à ciel ouvert; autant vaut déclarer que les Ministres annonçant une halte ainsi disposée ne savaient pas ce qu'ils disaient. Et parce qu'ils la voulaient abritée contre la pluie, mais accessible aux

vents des quatre points cardinaux elle ne serait plus en plein air. On pourrait tout aussi bien soutenir qu'un homme qui marche sous un parapluie n'est pas au plein air ou que les grands magasins précédés d'un auvent, tels ceux du Bon Marché, ne sont pas à front de rue.

Il est hors de doute que si M. Horta avait été dûment averti qu'il s'agissait dans la pensée de tous les Ministres défenseurs responsables de la Jonction, de matérialiser un projet de halte à ciel ouvert, un architecte de sa valeur ne se serait pas consacré à l'élaboration d'un plan voué à un échec certain, il se serait bien gardé de travailler contre lui-même et de fournir une arme aux adversaires de la Jonction, en un mot il ne serait pas revenu sur son projet de 1913 et n'aurait pas présenté le plan à plafond continu dont s'est prévalu abusivement un fonctionnaire, allant même jusqu'à le présenter comme ayant été pris en considération.

Il est aujourd'hui avoué que ce projet n'avait pas été pris en considération par M. le Ministre seul compétent vis-à-vis des Chambres pour donner une considération officielle à un document, surtout à un document qui annule les décisions prises et communiquées aux Chambres par ses prédécesseurs. Quelle idée se font-ils de la hiérarchie administrative ceux qui s'imaginent qu'un fonctionnaire, le désirât-il dans les meilleures intentions, aurait le pouvoir de mettre à néant une décision ministérielle?

Cette manœuvre et les conséquences qu'elle a eues, aussi bien dans la rédaction du rapport de la Section centrale de la Chambre que dans le vote de celle-ci, sont d'une gravité sans précédent dans l'histoire parlementaire de la Belgique.

Il appartient au Sénat, mieux éclairé grâce à nos investigations, de défendre les prérogatives du Parlement et de revenir sur les erreurs auxquelles a été entraînée la Chambre dans une discus-

sion brusquée, commencée au milieu de l'absentéisme des séances du matin.

Bruxelles, le 5 juillet 1927.

JUL. LIEBAERT.

EM. VINCK.

Note n° 3.

Le projet de la Jonction avait été élaboré par M. Bruneel avec une science, un soin, une précision, une conscience et une sollicitude auxquels ont été unanimes à rendre hommage des membres de la Législature, techniciens eux-mêmes tels que MM. Arthur Verhaegen, Hubert, Braun, Lemonnier, Hanrez, Coppieters. Et ils sont arrivés à proclamer à la tribune que jamais projet de travaux publics n'avait été examiné de façon plus approfondie. C'était justice, car il avait passé par le crible des discussions serrées de plusieurs commissions où siégeaient vingt-trois hauts fonctionnaires du Département, délibérant en pleine liberté, et il avait réuni l'unanimité de leurs suffrages constatés par procès-verbaux où chacun prenait par écrit ses responsabilités et engageait son honneur.

A ce projet dont l'abandon impliquerait la mise à néant de quarante-deux millions, représentant au cours actuel la valeur des travaux déjà effectués, l'Administration oppose, dans un esprit lamentablement arriéré, son projet d'aménagement de trois gares en impasse : au Nord, au Midi et à l'Allée-Verte avec le maintien au centre du réseau d'une lacune qu'il faut mettre plus d'une demi-heure à franchir péniblement en tramway quand on a la chance d'y trouver place et que les petites gens doivent mettre une heure à franchir à pied au milieu de l'encombrement des abords de la gare du Nord et de la gare du Midi.

D'après la réponse donnée par l'Administration de M. Neujean à la question 2 de la Section centrale de la Chambre, l'aménagement des gares du Nord et du Midi ne devait coûter que 7,100,000

francs-or, soit 49,700,000 francs-papier. Et la gare du Nord aurait ainsi, d'après cette réponse, été à même « de parer à toutes les éventualités pendant une trentaine d'années ». Mais, chose qui tient de la merveille la gare de l'Allée-Verte considérée comme simple complément aurait tenu pendant *cinquante ans*!

Tout cela n'est pas sérieux. Ce n'est pas nous qui le disons, c'est l'Administration d'où émanent ces renseignements qui le déclare elle-même. En effet, comme réponse à la première question de la Commission du Sénat, elle nous dit cette fois que l'aménagement en impasse des gares du Nord et du Midi doit coûter 92,600,000 francs, somme à laquelle elle ajoute 7,400,000 francs à titre de simple estimation pour la transformation de la gare du Quartier-Léopold, ce qui fait aboutir au chiffre de 100 millions, chiffre dont la rondeur si parfaite laisse deviner que nous nous trouvons en présence d'un tableau dressé d'après les dimensions d'un cadre préparé d'avance.

Moyennant ces 100 millions, et grâce au secours de l'Allée-Verte, le trafic sera, d'après l'Exposé des Motifs de 1926, assuré cette fois non plus pour *cinquante ans*, ni pour *trente ans*, mais pour *vingt ans* au moins. Quelle sûreté dans le jugement des conseillers actuels du Gouvernement ! Nous sommes en plein dans le domaine de la fantaisie et de la divination.

Passons en revue les propositions qui nous sont faites pour rendre d'après eux les trois gares en impasse, digne de la capitale, dignes du Grand-Bruxelles.

I

GARE DU NORD.

La gare du Nord à l'époque de son établissement comprenait 4 voies à voyageurs, et bien qu'elle ait seulement la durée d'une vie d'homme, elle n'a cessé d'être agrandie et transformée. Le nombre de voies en a quadruplé et nul ne conteste qu'elle soit défectueuse à l'extrême, voire même dangereuse.

Bon nombre de trains qui devraient y être reçus ou qui devraient en partir ne peuvent y être admis, et c'est ainsi qu'on arrive à établir que le nombre de voyageurs fréquentant la gare du Nord, au lieu de s'accroître, est en régression (page 3 de l'Exposé des Motifs). C'est ainsi également que les voyageurs venant du sud-est de la Belgique qui doivent aller dans les directions d'Anvers-Termonde-Gand-Courtrai ou vice-versa sont obligés actuellement de faire le trajet du Quartier-Léopold au Nord ou inversement avec leurs bagages obligés de perdre du temps, de faire une dépense supplémentaire, de s'attarder au Nord pour prendre leur billet.

De 1900 à 1910, en dix ans, le nombre des voies a dû être porté de 11 à 16 et leur insuffisance est avérée.

Combien en faut-il dans le nouvel aménagement ?

La stupéfaction fut grande quand on entendit l'Administration répondre en 1922 et confirmer en 1924 que seize voies suffisaient. C'était, semblait-il, aller à l'encontre des nécessités les plus évidentes et ne tenir aucun compte des leçons du passé. Mais cette limitation n'était-elle pas imposée par l'exiguité du périmètre de la gare ?

Ce chiffre de 16 voies est répudié par l'Exposé des Motifs de 1926, celui-ci déclare qu'il faut 20 voies.

La Commission du Sénat désireuse d'avoir sous les yeux des documents précis et ne croyant pas à la prestidigitation en matière d'aménagement de gares, demanda la communication du plan à 20 voies prôné par l'Administration. Il n'en fallut pas davantage pour qu'elle se rendit immédiatement compte que même à première vue il apparaîtrait indéfendable : obligée néanmoins de le produire, elle y ajouta sans en expliquer la raison d'être un nouveau plan à 18 voies dont jamais il n'avait été question.

Et il s'agit toujours de la même Administration ; elle se perd dans les tergiversations, elle passe de 16 voies à 20,

puis de 20 à 18; elle se contredit, elle n'a d'opinion ferme sur rien.

Il n'est pas un homme de bon sens qui, disposé à transformer son habitation, consentirait à ce qu'on la démolisse avant de savoir par quoi la remplacer.

Gardons-nous de nous laisser entraîner, comme on s'y applique, à méconnaître cette règle élémentaire de prudence.

Nous avons en cours d'exécution un projet merveilleusement étudié, patroné avec fermeté et constance pendant vingt-cinq ans par un Comité de Direction composé d'hommes d'élite qui n'ont cessé d'en apprécier tous les avantages, comme donnant une solution définitive à l'exploitation du centre de notre réseau. Pour faire crouler ce projet, pour faire démolir ce qui en est déjà réalisé, des fonctionnaires délibérant isolément, sans responsabilité définie, ne nous apportent que des propositions incohérentes, contradictoires, appuyées de plans, je dirais d'images improvisées, estimant que le Sénat n'a qu'à accepter toutes ces fantaisies les yeux fermés.

Remarquons-le en passant, ces plans toujours intitulés « Plan d'aménagement définitif » ne portent ni date ni signature; ils ne constituent ni un engagement vis-à-vis de la Législature, ni une obligation de la part de l'Administration et nous verrons plus loin comment, dans l'exécution, elle a tenu pour nuls et non avenue les plans qu'elle avait produits sous M. Neujean pour la gare du Midi.

Toutes ces élucubrations sont bonnes uniquement pour ceux qui sont disposés à lâcher la proie pour l'ombre, mais aucun de nous n'est d'humeur à s'inscrire dans cette catégorie.

On nous propose donc 18 voies, c'est-à-dire 2 voies de plus que celles en usage et dont l'insuffisance est démontrée, 2 voies de plus pour *vingt* ans, alors qu'en *dix* ans le nombre des voies a dû être porté de 9 à 16 pour aboutir à des difficultés d'exploitation intolérables ! 2 voies de plus sans plus aucune extension possible !

A en croire les inspirateurs de l'Exposé des Motifs de 1922, c'est par la multiplicité des voies de *garage* qu'il peut y être suppléé aux voies à quai et que la capacité de la gare doit être augmentée. Voyons cela.

Il y a tous les jours à la gare du Nord 146 trains, qu'on est obligé de tenir en stationnement aux quais pendant 1 heure 43 minutes, d'autre part les voies de garage n'en peuvent recevoir chaque jour que 42, et ils y restent 6 heures 30 minutes. Ce sont les chiffres donnés par l'Administration. Or, le projet de M. Neujean ne prévoit que 12 voies de garage et M. Helleputte (voir sa note de minorité, p. 74) démontre avec une précision mathématique que la capacité de ces 12 voies ne permettrait pas d'y garer plus de trains que dans les voies de garage actuelles. Le stationnement prolongé de nombreuses rames à quai ne serait donc atténué en rien. Ce n'est évidemment pas l'augmentation prévue dans le nouveau plan à 18 voies, d'une seule voie de garage en plus et de 2 voies à quai en plus qui modifierait cette situation, si ce n'est dans une mesure négligeable. Le calcul en est facile à faire.

La Commission du Sénat ayant demandé par sa quarante-troisième question à connaître la longueur des 13 voies de garage prévues au plan des 18 voies à quai ainsi que le nombre et la longueur des voies de garage existant actuellement, nous recevons comme réponse que les au groupe Ouest et au groupe Est, nous recevons comme réponse que la longueur de 13 voies est de 4,142 mètres, et que les voies de garage existant actuellement aux groupes Ouest et Est sont au nombre de 28 avec une longueur totale de 5,442 mètres, mais que dans le nombre il y en a 11 de moins de 175 mètres chacune.

Notre conclusion c'est que la longueur des voies de garage prévues est inférieure à celles d'aujourd'hui car les voies de moins de 175 mètres ne sont ni inutilisables ni inutilisées.

Pour prévenir l'objection, l'Administration se réfugie dans le quadrila-

tère de Schaerbeek et nous annonce que le nouveau projet d'aménagement y prévoit un faisceau de 20 voies de garage d'une longueur totale de 5,330 mètres.

Est-ce encore du nouveau ? On serait tenté de le croire, car les plans communiqués jusqu'à présent n'en font pas mention. Nous attendrons pour apprécier le dispositif annoncé qu'on nous en ait donné connaissance, mais dès maintenant nous constatons qu'il doit mettre à néant la charge financière qu'on imputait à l'exploitation de la Jonction dont les voies de garage étaient précisément prévues dans le quadrilatère.

* * *

Après avoir soutenu dans l'Exposé des Motifs de 1922 que c'est par la multiplicité des voies de garage qu'il peut être suppléé aux voies à quai, aujourd'hui la même Administration cherche le salut dans la multiplicité des voies d'accès et elle proclame que « le nombre des voies à quai *importe beaucoup moins* que les facilités d'accès des trains à ces quais ».

La Section centrale de 1922 désireuse d'être fixée au sujet de ces 12 voies d'accès, avait reçu comme réponse : « Dans l'Exposé des Motifs, page 6, il est dit que l'aménagement rationnel de la gare de Bruxelles-Nord comprend 12 voies au droit de la rue des Palais dont 4 pour Anvers. C'est là une solution d'avenir qui exigera le surélévement de toute la gare du Nord, de façon à faire passer l'avenue de la Reine sous le chemin de fer comme le dernier projet de jonction. Cette solution il ne faut pas l'envisager avant vingt-cinq ou trente ans. »

Autant valait dire que cet étalage des 12 voies d'accès n'avait été produit qu'à seule fin d'éblouir les non-initiés.

Mais les projets varient comme la plume au vent, et aujourd'hui ces 12 voies d'accès doivent être établies non plus dans vingt ou trente ans, mais immédiatement et sans relèvement de la gare; c'est tout à coup devenu le facteur

principal de sa capacité. Nous y reviendrons à propos de l'Allée-Verte.

Quelle confiance peut-on avoir dans une administration versatile à tel point ?

* * *

Après nous être occupés des voies de garage, puis des voies d'accès, jetons un rapide coup d'œil sur l'aménagement des voies à quai, des trottoirs et des entre-voies.

Ces dernières ne sont prévues qu'à la largeur de 2^m25. Chacun de nous a pu constater que dans les gares d'about, des agents sont obligés de circuler dans l'entre-voie pour maintes opérations de visite, de contrôle et, pour le maniement des canalisations à vapeur destinées à assurer le chauffage préalable du train avant que ce chauffage puisse être opéré par la locomotive qui viendra s'y atteler. La circulation d'agents dans une entre-voie de 2^m25 ne laisserait entre les parois des voitures circulant sur 2 voies voisines qu'un intervalle d'environ 0^m60 et exposerait la vie d'un agent surpris dans l'entre-voie au moment de l'arrivée d'un train.

Tous nous avons été maintes fois témoins de la hâte que mettent des voyageurs à se pencher en dehors de la portière ou même à ouvrir celle-ci bien avant l'arrêt du train. Si le voyageur ne connaissant pas le trottoir où son train sera reçu a ouvert la portière du côté de l'entre-voie, celle-ci ne mesurant que 2^m25, l'agent qui s'y trouve en service sera fatalement et peut-être mortellement atteint par la portière. Un accident, analogue tout au moins, a été signalé par la presse en janvier dernier : un voyageur se tenant penché à la portière d'un train entrant dans une gare fut atteint par la portière ouverte d'un train en stationnement et *fut tué net*.

Dans toutes les aménagements de grandes gares de ces quinze à vingt dernières années au cours desquelles s'est développée de plus en plus la sollicitude pour la sécurité du personnel, l'Admi-

nistration s'est imposé la règle de donner aux entre-voies à quai dans les gares terminus des largeurs notablement supérieures et d'au moins 3 mètres. A l'époque de l'élaboration des plans de la Jonction, cette règle n'était pas encore en vigueur, mais rien n'est plus facile que de la leur appliquer tout en laissant aux trottoirs une largeur approchant les 10 mètres. C'est ce qui existe à Gand-Sud où les entre-voies ont plus de 3^m50, c'est ce qui a été fait récemment dans la partie neuve de la gare du Midi où les entre-voies ont au moins 3 mètres, c'est ce qui existe même dans la partie ancienne de la gare du Nord sous le grand hall couvert où les entre-voies ont une largeur de plus de 3 mètres.

L'application de cette règle s'impose et aura pour effet de réduire de 0^m75 la largeur des trottoirs indiqués aux plans qui nous sont soumis, et de ramener la largeur des trottoirs :

1^o De 5^m27 à 4^m52 pour la gare à 20 voies;

2^o De 6^m60 à 5^m85 pour la gare à 18 voies.

Ces trottoirs, même à la largeur indiquée aux plans, sans cette réduction indispensable, sont d'une exiguïté manifestement inadmissible dans la gare la plus importante du pays, où ils doivent être parcourus par de vraies foules ne disposant que de ces maigres espaces pour y circuler avec leurs bagages à main et s'y rencontrer, divisées dans les deux sens de la marche.

L'Administration qui nous propose ce dispositif le condamne au reste elle-même, car, d'après le plan soumis par elle en 1924 à la Section centrale de la Chambre, elle juge nécessaire de donner la largeur de 10 mètres à tous les trottoirs de la gare du Midi assurément moins importante.

A Bruxelles-Nord, la largeur des trottoirs se trouve donc devoir être réduite, comme nous venons de l'indiquer, respectivement à 4^m52 et à 5^m85, mais ils doivent être couverts par des abris parapluis dont les appuis venant se placer

au milieu des quais ont une section transversale, mettons de 0^m50, il s'ensuit que la largeur de chacune des moitiés de trottoir de chaque côté de l'appui est, dans l'hypothèse même la plus avantageuse de la gare à 18 voies et de trottoirs

$$\text{de } 5^{\text{m}}85, \text{ réduite à } \frac{5^{\text{m}}85 - 0^{\text{m}}50}{2} = 2^{\text{m}}67.$$

Les portières ouvertes des trains à quai faisant une saillie de 0^m65 au delà de la bordure du trottoir, il en résulte que les deux bandes de trottoir libres qui canalisent la circulation entre les appuis des couvertures et les saillies des portières se réduisent chacune à la largeur infime de 2^m02

Et que deviendraient ces chiffres si, au lieu des 18 voies auxquelles l'Administration, contrainte de concrétiser ses déclarations, semble se résigner aujourd'hui, on voulait installer les 20 voies, qu'à la page 6 de l'Exposé des Motifs de 1926, elle proclame elle-même être un « *aménagement judicieux* » ?

La bande de circulation libre de chaque côté des appuis des couvertures se réduirait à 1^m36 !

Nous ne pouvons imaginer que même ceux qui rédigent de tels plans aient pu croire un seul instant à la possibilité de leur réalisation. Quelle misérable idée doivent-ils avoir des membres de la Haute-Assemblée pour supposer que nous ne nous apercevions pas qu'il s'agit tout simplement d'un trompe-l'œil linéaire que l'on n'oserait mettre à exécution le jour où sonnerait l'heure des responsabilités effectives à assumer ?

Serait-ce encore sur ces trois maigres espaces libres de 2^m02 ou de 1^m36 encombrés de voyageurs et où doit se faire tout le service des trains, que devraient circuler les tricycles et les charrettes à bagages ?

Dans une des réponses à la Section centrale, reproduite à la page 31 du rapport de 1926, il est dit en *nota bene* : « Les bagages ne circuleront plus sur les quais ».

Voilà résolu en huit mots, un important et gênant problème.

Il s'agira donc, bien qu'on ne nous en dise rien, de construire des centaines de mètres courants de galeries passant sous les voies et desservant sur chaque trottoir deux ascenseurs placés à chacune des extrémités du trottoir.

Ces galeries devraient être établies dans les plus mauvais terrains qui soient, dans les alluvions vaseuses de la vallée de la Senne dont les adversaires de la Jonction n'ont cessé de faire un épouvantail, oubliant que le tracé de la Jonction évite soigneusement tout tunnel dans semblable terrain.

Il existe aujourd'hui, dans la partie de la gare où ces galeries souterraines devraient être établies, deux passages souterrains dont la construction a donné lieu aux plus sérieuses difficultés, et qui après leur exécution, ont continué de présenter de sérieux inconvénients.

Le premier, à l'extrémité du grand hall ouvert et dont la base plonge dans la nappe aquifère, a été construit dans une immense cuve en plomb destinée à prévenir les infiltrations. Les eaux ont néanmoins envahi le souterrain et on a été finalement obligé d'en relever sensiblement le pavement, ne laissant plus au tunnel qu'une hauteur qui ne permettrait pas le passage d'un agent porteur d'une malle sur ses épaules.

Un second tunnel pour piétons a été construit au droit de la rue Allard, à l'époque où nous étions à la tête du Département. Il a une hauteur libre de 2^m45, et on a dû le munir de puisards pour le pompage des eaux d'infiltration. Lors de sa construction, le préposé à la surveillance du tunnel était obligé de pomper les eaux d'infiltration, en moyenne pendant quinze à vingt minutes par heure. Nous avons visité dernièrement cette galerie de même qu'un troisième ouvrage de l'espèce établi au droit de la rue Rogier et, nous avons pu constater que les infiltrations y sont toujours abondantes.

Il est inutile de faire ressortir combien l'établissement de quelque 800 à 900 mètres courants de galeries souterraines dans un tel sol vaseux, fluent, serait onéreux et combien leur exploitation serait difficile. Ce serait une dépense de pas mal de millions; seulement, pour en rendre toute vérification impossible, les rédacteurs de la réponse à la première question du Sénat ont compris la dépense dans un poste global avec un transbordeur à la remise aux locomotives et des plaques tournantes !

Mais il y a mieux. Les inventeurs de ces galeries souterraines ont perdu de vue qu'elles devraient, pour correspondre aux trottoirs, s'étendre notablement au delà de la rue Allard et qu'elles recouperaient, c'est-à-dire qu'elles supprimeraient le passage souterrain public établi au droit de cette rue. Il suffit de se rappeler à la suite de quelles instances inlassables autant que justifiées, nous avons été obligés autrefois de créer ce passage, pour se rendre compte de l'impossibilité de le supprimer. Alors que la réalisation de la Jonction permettrait facilement le rétablissement des traversées charretières existant autrefois à la rue des Palais, à la rue Rogier et à la rue Allard, les auteurs de l'aménagement de la gare du Nord en impasse, ne se contenteraient pas de les supprimer *définitivement*, ils supprimeraient encore le passage pour piétons que nous avons établi à la rue Allard en attendant le surélèvement de la gare, et ils aggraverait de manière intolérable la nuisance de la barrière que la gare du Nord crée entre les parties importantes de l'agglomération. C'est impossible, et pour s'en rendre compte, on n'aurait qu'à entendre les administrations communales intéressées.

Il y a bien plus et bien pis, ceci au point de vue de l'exploitation du chemin de fer même.

Nous venons de voir que dans la gare à 20 voies l'espace libre sur les trottoirs de chaque côté des appuis

n'est que de 1^m36, et que dans la gare à 18 voies, cet espace n'est que de 2^m02.

Les ascenseurs auront au moins 2^m00 de largeur, ils émergeront donc de chaque côté du trottoir de 0^m75 au delà de l'alignement des appuis. Par conséquent, dans l'hypothèse de la gare à 20 voies, l'espace libre à côté des ascenseurs serait de 1^m36—0^m75=0^m61, et dans l'hypothèse de la gare à 18 voies, l'espace libre à côté des ascenseurs se réduirait à 2^m02—0^m75=1^m27.

Est-ce par dérision ou par aberration que de tels projets nous sont soumis ?

Une question qui échappe généralement à l'attention du public, quoique importante au point de vue de la sécurité, c'est celle de la distance à observer entre le rail et le parement d'une installation, par exemple d'une cage d'ascenseur à placer sur un quai. Cette distance est sans aucun doute insuffisante en l'occurrence, mais nous n'en parlons que pour mémoire, en attendant que M. le Ministre ait pu donner suite à la demande que nous lui avons adressée en vue d'avoir la communication du règlement sur la matière. Nous sommes persuadés qu'il en résultera une raison de plus de condamner absolument ces plans indéfendables auxquels on nous demande de donner notre préférence pour les substituer au projet de Jonction qui, pendant vingt-cinq ans, a brillamment résisté à toutes les critiques, et qui est déjà à moitié réalisé.

Ces lignes étaient écrites lorsque nous avons reçu de M. le Ministre la réponse suivante :

« Ci-après le texte de règlement demandé.

(Il s'agit de l'article 35 du Règlement général, Voies et Travaux, fascicule I.)

» En vue de tenir compte des exigences de la sécurité, il convient, en principe, de réserver une distance minimum de 3^m20 entre le parement d'une installation à faire sur un quai à voyageurs et le rail voisin, soit 3^m95 entre

le parement et l'axe de la voie. (Ex. : abris pour voyageurs, escalier de passerelle, garde-corps de couloirs souterrains.)

» Cette prescription doit être considérée comme absolument formelle pour ce qui concerne les grandes gares et les gares secondaires où le mouvement de voyageurs a cependant une certaine importance.

» Dans les autres cas de la pratique, on sera amené à réduire plus ou moins la distance de 3^m20 dont il est question plus haut, mais une semblable réduction devra être complètement justifiée.

» Il faudra alors examiner avec soin les circonstances locales qui permettront de créer une exception à la règle ci-dessus, sans qu'il en résulte des dangers pour le public. »

Cette prescription réglementaire qualifiée « *d'absolument formelle* » est plus applicable dans la plus grande gare du pays que partout ailleurs; elle condamne à elle seule tout le dispositif de la gare du Nord. Nos critiques, on le reconnaîtra, ont été trop modérées.

* *

C'est en vain que les ingénieurs les plus inventifs et les plus impartiaux chercheraient à donner plus d'ampleur à la gare du Nord à son emplacement actuel, car elle se trouve emprisonnée sur toute sa longueur entre deux murs de clôture ne laissant qu'un espace libre de 120 mètres de largeur.

On peut y établir aisément 14 voies pour y faire une excellente gare de passage, digne de la capitale, avec de larges trottoirs et des entre-voies de 3 mètres. Vouloir insérer entre ces deux clôtures 20 ou même 18 voies, c'est sacrifier l'intérêt des voyageurs, voire même leur sécurité et celle du personnel. C'est vouloir l'impossible.

On ne fait pas passer un câble par le trou d'une aiguille.

II.

GARE DE L'ALLÉE-VERTE.

L'impossibilité matérielle de donner à la gare du Nord l'ampleur qu'exige une gare de cette importance, aménagée en gare d'about, a amené les adversaires de la Jonction à relever de sa condamnation à mort la misérable gare de l'Allée-Verte et à vouloir y réaliser toutes les extensions irréalisables sur le terre-plein enserré entre la rue du Progrès et la rue du Brabant. C'est accentuer la dispersion des gares et retourner en arrière jusqu'à l'origine des chemins de fer, jusqu'à l'époque où la chandelle n'avait pas encore été évincée par le gaz.

Il est étonnant que la Section centrale de la Chambre, qui a porté son attention sur tant de points dans le rapport présenté pour elle par M. Max Hallet, n'ait pas dit un mot de ce transfert du mouvement à l'Allée-Verte. Serait-ce pour désapprouver ce projet à raison de l'aggravation qu'il va apporter au danger des passages à niveau ? Serait-ce pour ne pas effaroucher les commerçants de la place Rogier qui se sont groupés autrefois pour combattre la Jonction ? Ils ont déjà subi une première déconvenue par le déplacement à la gare du Midi de nombre de trains et ils ne verront sans doute pas de bon œil qu'on leur ampute une seconde partie de leur clientèle en la déplaçant à l'Allée-Verte.

Car, ainsi que M. Helleputte le constatait déjà en 1924, il s'agit pour l'avenir, non plus d'établir à l'Allée-Verte une petite gare où quelques trains d'ouvriers sont reçus le matin et repartent le soir, mais d'une gare devant assurer aussi à bref délai le service de tous les trains que l'accroissement du trafic, l'encombrement intolérable des voitures d'aujourd'hui, les nécessités du public obligeront à créer.

Pour jeter la confusion dans les esprits, la réponse à notre troisième

question décrit les conditions d'exploitation de la gare rudimentaire *actuelle* en même temps qu'elle donne le plan à 10 voies de la gare *future*.

D'après ce plan, la gare aura *dix* voies, c'est-à-dire qu'abstraction faite des gares exceptionnelles du Nord et du Midi, elle sera avec la gare de Gand-Sud, la gare ayant le plus grand nombre de voies à quai de toutes les gares à rebroussement du réseau, elle en aura plus que la gare d'Anvers-Sud, plus que la gare centrale d'Anvers. Aussi n'est-ce qu'à des lecteurs inattentifs qu'on peut faire accroire que, dans une gare d'un tel développement, il n'y aura jamais à l'arrivée de trains se suivant à courts intervalles et qu'il n'y aura jamais « un train qui arrive vers le moment où un autre va partir » comme le dit la réponse à la troisième question de la Commission du Sénat. En réalité, c'est sur l'Allée-Verte aménagée dans ce but à 10 voies que devra être rejeté tout le trafic auquel ne pourra pourvoir la gare du Nord qui n'est pas susceptible d'être aménagée ni à 20 voies ni à 18 voies. Si telle n'était pas la pensée des auteurs de la combinaison, pourquoi la création des *dix* voies à l'Allée-Verte ?

Malgré les habilités d'une rédaction cherchant à confondre la situation actuelle avec la situation *future*, il s'agit donc bien d'une gare à service important, complet, continu au cours de la journée et astreinte par conséquent dans son aménagement à toutes les conditions de sécurité et d'exploitation — y compris le service des bagages — que l'on peut exiger d'une gare nouvellement aménagée dans la capitale. Ce n'est pas une gare de secours comme on l'appelle par euphémisme : c'est le *dédoublément* de la gare du Nord, et le public verra se scinder en deux groupes éloignés, isolés l'un de l'autre le service aujourd'hui concentré à Bruxelles-Nord.

Et l'aménagement en est misérable.

Les dix voies y sont bordées de trottoirs n'ayant qu'une largeur de 4^m50 devant être réduits de 0^m75 pour donner

aux entre-voies 3^m00 au lieu de 2^m25, largeur insuffisante, supérieure seulement de 0^m25 à celle qu'on donne maintenant aux entre-voies en pleine campagne.

Les trottoirs n'auraient donc plus qu'une largeur de 3^m75, ce qui ne serait même pas admissible en province pour la moindre station de coïncidence. La circulation du public devrait s'y faire entre la ligne de colonnes d'appui et les portières ouvertes des voitures à quai, sur deux maigres bandes ne dépassant pas un mètre !

Ne croit-on pas rêver quand on apprend que tel serait le plan d'une gare dont serait dotée la ville de Bruxelles, la capitale si justement soucieuse de son aspect de grande ville ?

Et comment se fera l'exploitation de cette gare ? Car, ainsi que le faisait déjà remarquer M. Helleputte dans sa note de 1924, « elle ne disposerait, ni dans son périmètre, ni aux abords immédiats, d'annexes, voies de manœuvre ou de garage ».

Toutes les circulations de machines à vide, de ou vers la remise, tous les retraits de rames, toutes les amenées de rames à quai, devront se faire sur l'unique voie principale d'entrée ou l'unique voie principale de sortie et chacune de ces opérations, si nombreuses dans une gare à rebroussement, devra se faire en coupant, de façon incessante pour ainsi dire, la circulation publique de toute une série de rues très fréquentées : la rue du Progrès, la rue Jolly, la rue Gaucheret, la chaussée d'Anvers, au nombre desquelles il en est deux qui sont parcourues par des tramways. Faut-il rappeler que, le 29 février 1924, un train de l'Allée-Verte tamponna au passage à niveau de la chaussée d'Anvers, un tramway de la ligne Laeken-Anderlecht, que la voiture remorquée fut démolie et que 34 voyageurs furent blessés, dont quelques-uns très grièvement ? Le service se limitait alors à douze trains réguliers, reçus le matin pour repartir le soir ; ce n'est évidemment

qu'une entrée en matière au mouvement qui se prépare.

La plupart des adversaires de la Jonction sont guidés dans leur opposition par l'intérêt qu'ils portent à la Ville de Bruxelles. Nous aurons à y revenir, car nous y sommes aussi sympathiques qu'eux-mêmes, mais en attendant il est bon d'attirer ici l'attention sur un de ces projets qui lui est particulièrement cher, ainsi qu'à plusieurs administrations communales de l'agglomération, d'accord avec la province de Brabant : c'est la création sur l'emplacement du lit actuel de la Senne préalablement voûtée ou peut-être même détournée, d'un grand boulevard prolongeant le boulevard Emile Jacqmain vers les installations maritimes, vers les communes de Schaerbeek, d'Evere, d'une part, les communes de Meysse, Londerzeel, Boom et Anvers d'autre part.

Et cette artère, d'une importance tout exceptionnelle en Belgique, tant au point de son ampleur que des relations à assurer par elle entre les deux plus grandes villes du pays, *passerait à niveau sur les voies de raccordement de l'Allée-Verte.*

Avec le maintien de cette gare, elle est irréalisable ; dans le système de la Jonction, elle est affranchie de tout obstacle.

Et voilà qui prouve une fois de plus combien il serait imprudent pour ceux des membres du Sénat qui seraient disposés à abandonner la Jonction de s'y décider avant de tenir en mains, au lieu de plans ondoyants et divers, des plans fermement conçus, destinés à remplacer ceux qui sont arrêtés depuis vingt-cinq ans, qui ont été dix-huit fois confirmés par le Parlement et qui sont déjà à moitié réalisés.

Mais, *last not least*, nous n'avons pas encore signalé le vice capital du projet de l'Allée-Verte.

Pour que cette gare soit accessible aux trains venant des diverses directions, et d'autre part pour que les trains de

l'Allée-Verte puissent être expédiés vers les diverses lignes, il faut qu'ils recoupent sur le terre-plein de la gare du Nord les huit voies prévues pour l'entrée ou la sortie des trains, et les quatre voies d'entrée ou de sortie de la remise aux locomotives.

Or, nous l'avons vu, les auteurs des plans proclament aujourd'hui que ce sont les facilités d'entrée ou de sortie des trains qui importent le plus, et de beaucoup, pour déterminer la capacité d'une gare. Mais, dans leur plan, toute entrée ou toute sortie d'un train; toute rentrée ou toute sortie d'une machine à vide, tout garage ou toute amenée d'une rame vide pour l'Allée-Verte recouperait un certain nombre de voies en tête de la gare du Nord. Ce nombre irait grossissant d'après la voie à emprunter, si bien que, pour les trains du Quartier-Léopold ou d'Anvers, il arrivera à atteindre toutes les douze ou au moins dix de ces voies desservant la gare du Nord et la remise aux locomotives.

Tout ceci, indépendamment des multiples mouvements antagonistes propres à la gare du Nord, vise uniquement l'exploitation de l'Allée-Verte qui ne comprend aucune voie de garage et d'où tous les trains vides devront, pour dégager les voies à quai, être amenés par un très long parcours sur les voies principales dans la gare de Schaerbeek.

Ces parcours multipliés suppriment net, au moment où ils se produisent, l'entrée et la sortie de la gare du Nord. Et voilà comment, après avoir exalté les facilités d'entrée et de sortie des trains, les auteurs de ces plans créent là une source permanente de danger et un nouveau goulot de la mort. Si le public savait à quels périls on veut l'exposer, ses protestations seraient unanimes. C'est à nous d'ouvrir l'œil pour lui.

La conclusion s'indique et condamne le projet. Il est contraire aux règles les plus élémentaires d'exploitation. Pas

un ingénieur n'oserait prendre sur lui la responsabilité de son exécution.

* *

Dans sa réplique, l'Administration prétend que la gare de l'Allée-Verte est beaucoup plus nécessaire dans le cas de la Jonction que dans le cas de Bruxelles-Nord en impasse. Celle-ci aurait en effet 18 voies, la Jonction en a seulement 14.

Il importe de mettre à néant ce paradoxe.

S'il « n'est pas possible dans le cas de la Jonction d'établir plus de 14 voies », comme le dit l'Administration, comment peut-elle se bercer de l'idée d'en établir, elle, 18 sur ce même emplacement inextensible?

Nous avons démontré plus haut que c'est impossible, et nous avons à l'appui de cette opinion une autorité qu'elle ne récusera pas : c'est elle-même. Elle-même qui, en 1922 et 1924, estimait que le terre-plein de la gare du Nord était susceptible tout au plus de contenir 16 voies.

La gare du Nord à 18 voies est une utopie, mais qu'à cela ne tienne, admettons qu'il se trouve un ingénieur qui ait la témérité de la réaliser sans se soucier de la vie des voyageurs et du personnel.

Dans cette gare en impasse à 18 voies, chacun des 320 trains qui la fréquentent donne lieu à 4 mouvements, en sens inverse, lesquels multipliés par le nombre des trains, donnent un total de 1,280 mouvements à répartir sur 18 voies soit 71 occupations par voie.

La gare de passage à 14 voies sera fréquentée par 430 trains qui s'y arrêtent 6 minutes et continuent leur route dans le même sens, soit 430 occupations de voies à répartir sur 14 voies, ce qui revient à 30 occupations par voie.

Rien qu'à ce point de vue, qui tombe sous le sens, la gare de passage avec 14 voies a une capacité de presque deux fois et demi supérieure à celle de la gare à 18 voies en impasse.

M. le Ministre, que nous ne désespérons pas de gagner à notre cause, a-t-il déjà rencontré dans son administration un fonctionnaire qui ait contesté cela ?

Mais à côté de ce qu'on voit, il y a ce qui ne se voit pas, et c'est ici le plus important.

En effet, il faut ne pas seulement avoir égard au *nombre* d'occupations des voies mais à la *durée* de ces occupations.

Pour la gare de passage, chaque occupation est de six minutes.

Pour la gare à remboursement, il en va tout autrement, et voici les 4 occupations à envisager pour chaque train sauf de rares exceptions :

1^o Un train entrant en gare doit occuper la voie à quai jusqu'à ce qu'une machine de manœuvre vienne l'en retirer;

2^o Cette machine doit attendre de se diriger vers le quai jusqu'au moment où elle trouve libre passage au milieu de l'enchevêtrement des trains arrivants, des autres rames à garer ou à mettre à quai, des machines de remorque venant de la remise ou y rentrant et enfin des trains partants;

3^o Une fois attelée au train pour le conduire aux garages, la machine de manœuvre doit encore une fois attendre le moment opportun pour être autorisée à se faufiler à travers le dédale des mouvements de trains, de rames et de machines indiqué ci-dessus;

4^o Il faut enfin que la machine qui a amené le train en gare et qui jusqu'alors a stationné contre les heurtoirs, trouve aussi un moment opportun pour se glisser jusqu'à la remise au milieu de tous les mouvements antagonistes qui se succèdent à tout instant.

Ces mouvements et ces lourdes sujétions sont exactement du même ordre, mais en sens inverse, pour amener sur la voie à quai et pour l'en faire partir ensuite une rame de train partant.

Et notez qu'il est indifférent qu'une voie d'arrivée, de départ ou de circu-

lation soit occupée par une simple locomotive ou par tout un train ; dans l'un comme dans l'autre cas la voie est occupée et se trouve, à peine de collision, interdite à tout autre passage.

Est-il étonnant après cela que le Gouvernement ait été obligé de reconnaître que la durée moyenne de stationnement en gare est de 1 heure 43 minutes à la gare du Nord ? Le rapprochement des 6 minutes à la gare de passage, et de ce délai de 1 heure 43 minutes à la gare en impasse, n'est-il pas suffisamment suggestif pour convaincre les plus hésitants ? Dans la situation actuelle, le va-et-vient de trains, de rames, de locomotives de remorque et de machines de manœuvre pour un effectif de 320 trains comporte, comme je le signalais plus haut, environ 1,280 occupations de voies par jour. En les supposant contre toute vraisemblance réparties d'une façon égale sur les 18 heures journalière de circulation, elles représentent plus de 70 occupations de lignes par heure, PLUS D'UNE PAR MINUTE !! Jugez des difficultés à vaincre et des dangers à prévenir aux heures de fort trafic, pour organiser ce mouvement de passe-passe qui doit fonctionner avec une précision d'horlogerie, à peine des plus graves conséquences.

Ce mouvement sera-t-il moins intense, et dès lors moins dangereux par le doublement des voies de garage qui vient de nous être annoncé ?

Le contraire est évident, car l'augmentation des voies de garage ayant pour but de libérer les voies à quai, plus on libérera rapidement celles-ci, plus on utilisera les voies de garage soit pour y recevoir des rames, soit pour les en retirer, plus aussi sera intensifié le mouvement aux abords de la gare, plus fréquemment surtout il faudra recouper les voies de circulation des rames, les voies de circulation des locomotives de ou vers la remise, les voies d'arrivée ou de départ qu'on aura vainement multipliées si leur utilisation est ainsi entravée.

Il ne suffit donc pas de créer de vastes garages, et d'y transporter en imagination les trains qui stationnent aux quais, il faut pouvoir les y faire arriver; pour entrer dans la maison, il faut qu'on ne la trouve pas verrouillée.

Mais soyons larges, et si, contre toute raison, nous admettions que le doublement des voies de garage puisse avoir pour effet de diminuer même de moitié la durée de 1 heure et 43 minutes de stationnement des trains, cette durée serait encore de 50 minutes, soit plus de huit fois supérieure à l'occupation, pendant 6 minutes, des voies à quai dans une gare de passage.

Celle-ci l'emporte donc sur la gare en impasse à ces deux points de vue :

1^o Nombre d'occupations : 30 par voie au lieu de 71, donc capacité deux fois et demi supérieure;

2^o Durée de chaque occupation : 6 minutes au lieu de 50 minutes, donc capacité plus de huit fois supérieure.

Il ne s'agit donc pas, comme le fait la note-réplique, d'opposer des chiffres absolus de 18 voies d'un côté, de 14 voies de l'autre. Cette opposition est fallacieuse et ne peut servir qu'à égarer l'opinion. On ne compare pas des choses non comparables.

La supériorité énorme de capacité des 14 voies de passage rendra inutile même dans le plus lointain avenir l'aménagement de l'Allée-Verte.

Celle-ci est, tout au contraire, reconnue immédiatement indispensable et, doit être agrandie en cas d'aménagement de la gare du Nord en impasse.

C'est en Belgique seulement qui a toujours été à la tête de tous les progrès qu'ayant une superbe occasion — une occasion unique !! — de convertir deux gares à rebroussement dont l'une est inextensible, en gares de passage, on manifeste subitement une admiration déraisonnable pour les garés en cul-de-sac. Condamnées par tous les congrès, condamnées par tous les spécialistes, condamnées notamment par MM. Vanderrydt et Minsart, professeurs à l'Uni-

versité de Bruxelles, dans leur « Cours d'exploitation des chemins de fer » elles ne sont plus admises que là où elles sont inévitables. M. Denick lui-même, cet ingénieur de Berlin dont le témoignage a été mal à propos invoqué dans le rapport de M. Hallet, sur la suggestion de ses conseillers-fonctionnaires qui lui ont suggéré tant d'erreurs, M. Denick lui-même déclare dans la conclusion de son étude : « ... le rendement de la gare de passage l'emporte *très notablement* sur celui de la gare à rebroussement. »

On s'étonne que cela puisse être contesté; aussi l'admiration pour les gares en impasse n'est-elle pas considérée en Belgique comme un article d'exportation, ainsi que l'ont prouvé deux de nos hauts fonctionnaires dont l'un a voté à Genève pour la création d'une gare de passage par préférence à une gare en impasse, très proche cependant du cœur de la ville, et dont l'autre délégué des chemins de fer de l'Etat au Congrès de Rome et siégeant au bureau en qualité de Vice-Président de la Section, n'a contesté à aucun moment les déclarations multiples, précises, formelles et *unanimes* quant à la supériorité des gares de passage.

Mais n'insistons pas. La question a été traitée de main de maître par M. Hel-leputte dans sa note annexée au budget extraordinaire de 1909 (pp. 125 et suivantes) et dans sa note de la minorité (pp. 56 et suivants). Nous nous référons à sa démonstration, elle est définitive.

Contrairement à l'affirmation produite aujourd'hui dans la réplique sans essai de preuve, il n'est aucunement à prévoir que la gare de passage « resterait à rebroussement » ni pour « un grand nombre de trains » ni même pour un nombre limité de trains. Tous les ministres, toutes les commissions d'études ont toujours été unanimes à déclarer que le principe primordial de l'exploitation est que tous les trains quels qu'ils soient traverseront la Jonction et desserviront ces trois gares.

L'affirmation produite *in extremis*

est dépourvue de tout fondement, elle ne tend à rien de moins qu'à réduire les heureux effets de la Jonction.

III

GARE DU MIDI.

En 1922, M. Neujean a communiqué à la Section centrale de la Chambre le projet d'aménagement de la gare du Midi conçu par ses quatre conseillers privés, et en le produisant il déclarait que le nombre des voies à quai porté de 14 à 16 assurerait le service pour l'avenir. « A l'inverse de la Jonction, disait-il dans son Exposé des Motifs, le programme d'aménagement du Nord et du Midi maintenus à rebroussement peut être réalisé par étapes, au fur et à mesure des besoins, sans grever le budget de lourdes charges. »

Que sont devenues ces fallacieuses déclarations ?

Alors qu'il invoquait contre la Jonction la misère des temps, le manque de ressources de l'Etat, il se donne un démenti à lui-même, tient pour nuls et non avenues les plans qu'il a officiellement produits, fait procéder avec une hâte fébrile, avec une précipitation sans exemple, à une extension et à une transformation radicale de fond en comble de la gare du Midi, à une extension considérable du nombre des voies à quai qu'il porte de 14 à 20, à un bouleversement complet de la distribution des services dans les bâtiments.

Les dépenses s'élèvent, dit la réponse à notre deuxième question, à 15,700,000 francs, celles restant à faire à 35,600,000 francs. Total 51,300,000 francs, toute réserve faite par nous quant au coût des travaux restant à faire.

Où et comment M. Neujean a-t-il justifié devant les Chambres l'exécution de ces travaux en opposition directe avec les déclarations solennelles faites par lui dans son Exposé des Motifs ?

Il ne s'en est pas soucié. Il a laissé faire son Conseil occulte dont la préoccupation était manifestement de faire échec au projet de Jonction, de tenir comme non avenue, comme ayant cessé de plaire à la Ville de Bruxelles, la convention de 1903 maintes fois ratifiée par les Chambres. Il fallait dépenser vite et beaucoup pour placer la Législature devant le fait accompli et pour préparer l'affirmation que l'aménagement des gares de Bruxelles ne coûterait plus que 100 millions — 100 millions seulement ! — à opposer au chiffre de 552 millions mis à charge de la Jonction par l'imagination féconde des adversaires de son achèvement.

Toujours est-il que jamais on ne vit pareille conspiration d'un conciliabule de fonctionnaires contre les intentions les mieux avérées de la Législature.

* * *

L'agglomération bruxelloise comprend en chiffres ronds 625,000 habitants dont 225,000 habitent Bruxelles même et environ 200,000 du surplus dans les parages de la gare du Midi. Cette importante quotité de la population agglomérée se trouve divisée par le terre-plein de la gare du Midi sur une étendue de 3,900 mètres carrés.

C'est ce qui a amené M. Carton de Wiart à dire en séance de la Chambre du 1^{er} mars 1927 (*Annales*, p. 893) : « ... j'aurais souhaité qu'une convention intervienne en même temps avec les communes d'Anderlecht et Saint-Gilles pour leur garantir l'exécution des passages en viaduc destinés à réunir entre eux les quartiers sud et ouest de l'agglomération. Il est impossible à mon sens de laisser subsister plus longtemps entre ces quartiers, et cela sur une distance de plus de 4 kilomètres, une séparation que la Jonction aurait supprimée et qui, si elle est maintenue, lèsera de plus en plus toute cette partie du Grand-Bruxelles, et sacrifiera les intérêts d'une population de 200,000 habitants.

« Si une convention avec les communes de Saint-Gilles et Anderlecht réclamée par les administrations de ces localités, ne peut intervenir, je demande tout au moins au Gouvernement une déclaration officielle et catégorique, l'assurance que dans le programme des travaux publics qu'il envisage comme devant être réalisé à bref délai, il comprendra la création des passages réclamés par ces communes. »

A quoi M. Anseele, Ministre des Chemins de fer, répondit immédiatement : « J'ai conféré de cette question avec M. Jaspar au moins pour la troisième fois, et je puis donner l'assurance au nom du Gouvernement, que les communications réclamées par M. Carton de Wiart seront établies. »

« Je vous remercie de cette déclaration, Monsieur le Ministre, répondit M. Carton de Wiart. »

Mais, en séance du 30 mars dernier, M. Carton de Wiart, d'accord avec plusieurs de ses collègues, présenta, à l'occasion de la discussion du Budget extraordinaire, un amendement ainsi conçu :

« Construction des voies de raccordement entre Saint-Gilles, Forest et Anderlecht, à établir en viaduc sous la ligne du chemin de fer Bruxelles-Hal : 500,000 francs. »

En séance du 6 avril, cette proposition donna lieu, d'après les *Annales*, à la déclaration suivante de la part de l'honorable Ministre des Chemins de fer :

« Il paraît que cet amendement n'est pas recevable et qu'une déclaration sera faite à ce sujet par notre honorable président, en application du règlement. »

« Messieurs, je ne voudrais pas qu'à ce propos il règne un malentendu dans l'opinion publique, et qu'on pourrait s'imaginer que ces travaux ne seront pas exécutés. »

« Or, si le Gouvernement a le plaisir de constater qu'au Sénat, lors de la prochaine discussion relative à la Jonction, la Haute Assemblée émet le même vote que la Chambre, nous pouvons vous assurer, au nom du Gouvernement

et d'accord avec la Société Nationale des Chemins de fer, que le passage souterrain entre Anderlecht et Saint-Gilles sera exécuté. Non seulement cette déclaration est faite au nom du Gouvernement, mais, dès aujourd'hui, la Société Nationale des Chemins de fer a ordonné à ses services compétents de se mettre à l'œuvre pour que, une fois la décision définitive obtenue par le vote du Sénat, on puisse se mettre rapidement à la besogne, pour exécuter non seulement une promesse faite par le Gouvernement, mais un engagement pris par moi au nom du Gouvernement et de la Société Nationale des Chemins de fer (*Très bien ! sur divers bancs*).

» M. LE PRÉSIDENT. — L'amendement peut-il être considéré comme retiré ?

» La parole est à M. Dewinde.

» M. DEWINDE. — Messieurs, en présence de la déclaration qui vient d'être faite par M. le Ministre des Chemins de fer et de l'engagement qu'il prend non seulement au nom du Gouvernement mais encore au nom de la Société Nationale des Chemins de fer, je déclare retirer l'amendement que nous avons présenté. Nous prenons acte de sa déclaration.

» M. LE PRÉSIDENT. — L'amendement est donc retiré. »

On ne peut manquer d'être frappé de ce que dans la motion de M. Carton de Wiart du 1^{er} mars et dans la réponse que fit alors M. le Ministre, il est question de *plusieurs* passages. De nouveau, dans l'amendement de M. Carton de Wiart apparaît la pluralité des passages demandés, mais cette fois dans la réponse de M. le Ministre il ne s'agit plus que d'un *seul* passage souterrain.

Cet unique passage serait-il peut-être celui qui déjà, sous le ministère de Broqueville, était réclamé avec une particulière insistance par M. Carton de Wiart et M. Delporte, échevin des travaux de Saint-Gilles, c'est-à-dire celui qui doit prolonger la belle et importante artère de la rue de l'Instruction sous

Anderlecht à travers la terre-plein de la gare du Midi jusqu'à l'avenue Fonsny, en face de la rue Joseph-Claes ?

Non ! Et la déception de M. Carton de Wiart ainsi que celle des communes intéressées sera grande quand on leur aura appris que par sa réponse à notre quarante-deuxième question, M. le Ministre nous a fait connaître *« qu'il n'est pas possible d'établir un passage inférieur en face de la rue de l'Instruction. »*

La réponse est catégorique et elle s'imposait, car cette impossibilité n'est pas douteuse dans le système du Gouvernement ; dans le système de la Jonction, la création de ce passage n'offrirait aucune difficulté.

Aussi, les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht, impatientes de voir disparaître la barrière qui les sépare, se prononcent-elles nettement pour le relèvement des voies, prévu par le plan de la Jonction.

Et cela se comprend d'autant mieux qu'on ne leur offre que le choix entre : 1^o un passage supérieur au droit de la rue Théodore-Verhaegen avec les graves inconvénients que présentent les fortes rampes de ce genre de communication ; et 2^o un passage inférieur d'une hauteur libre atteignant seulement 4^m10, alors que les règlements des chemins de fer exigent pour le moindre petit viaduc sur un simple chemin de campagne, une hauteur libre de 4^m50.

Ce viaduc surbaissé et d'une longueur égale à toute la traversée du terre-plein de la gare, sans baie d'éclairage intermédiaire, ne serait accessible que par une pente de 0^m054 coupant à son origine le trottoir de l'avenue Fonsny et devant former un excellent déversoir aux pluies torrentielles s'engloutissant dans ce passage placé à 2 mètres en contre-bas du niveau de la rue ! Pour mettre le comble à ces défauts, on en établirait le pavage à la cote de 18^m80 ; or, les inondations de 1850, de 1917 et de 1926, si elles se reproduisaient, le recouvriraient d'une couche d'eau de 1^m40 comme en 1850, ou de 0^m50

comme, une fois en 1917 et deux fois en 1926, tout ceci sans parler des crues moins graves de la Senne, mais assez fréquentes pour qu'on ne partage pas l'optimisme de la réponse à notre quatorzième question disant que l'inconvénient ne serait pas grave.

C'est grâce à notre insistance à réclamer des plans que se découvrent ces beautés.

Maintenant qu'elles sont connues, gagnons que parmi les membres de la Chambre qui ont voté l'abandon de la Jonction, il en est plus d'un qui regrette son vote.

* *

L'erreur commise dans la transcription de la note du 7 juin quant aux dépenses à faire à la gare du Midi, n'est pas de la différence entre la somme de 5,379,000 et celle de 3,922,000 francs comme d'aucuns, à la lecture trop rapide de la note-réplique, l'ont cru à tort. Elle n'est que de la différence entre 537,000 et 392,000 francs, soit de 145,000 francs, ainsi qu'il résulte de la note-réplique elle-même.

L'erreur provient de la substitution d'une feuille volante d'additions à une autre feuille volante lors de la transcription.

Le total de la somme à décaisser pour l'achèvement de la Jonction doit donc être augmenté de 145,000 francs et s'élève non pas à 296,034,050 francs, mais à 296,179,050 francs. Ce n'est pas encore cette légère correction qui atténue l'exagération du chiffre de 552 millions dont les adversaires de la Jonction se sont fait une arme.

* *

Ce n'est nullement par oubli que nous n'avons pas compris dans l'estimation de la Halte centrale la dépense nécessaire à un hall pour voitures. Dans le projet primitif qui prévoyait, non pas une halte mais une véritable gare, il n'y avait pas de hall pour voitures. C'est depuis

l'abandon par la Ville de Bruxelles de son projet d'établir une Bourse de commerce à côté de la halte que l'idée a surgi d'élever un hall pour voitures sur l'emplacement ainsi devenu disponible. Mais ce hall est loin d'être indispensable; il n'y en a jamais eu à la gare du Nord.

* *

Par convention du 22 janvier 1910, signée par M. Helleputte, il a été en effet convenu avec Saint-Gilles que l'État mettrait à la disposition de cette commune une bande de terrain de 5 mètres permettant d'élargir l'avenue Fonsny sur tout son développement.

Dans l'hypothèse de la Jonction, c'est facile à réaliser : dans l'hypothèse de la gare du Midi à rebroussement, c'est impossible.

Mais quant au déplacement du bâtiment des directeurs de service dont on veut endosser la dépense à la Jonction, la convention stipule — et la note le rappelle — que ce bâtiment sera maintenu à son emplacement jusqu'au jour où l'Administration des chemins de fer le jugera utile.

L'État n'ayant aucun intérêt à ce déplacement, celui-ci ne sera donc pas réalisé à moins que, comme la convention le prévoit, la commune ne préfère supporter les frais de recul de ce bâtiment au cas où elle demanderait que ce recul soit réalisé plus tôt.

* *

Quant aux dépenses à faire 1^o au delà de la rue des Palais et 2^o au delà de la rue Théodore-Verhaegen, pour lesquelles on porte en compte une somme d'abord évaluée à 10 millions en 1922 et 1924, maintenant évaluée à 14 millions, nous sommes autorisés par la faiblesse des raisonnements de la note-réplique, à maintenir que ces dépenses n'incombent pas à la Jonction.

Pour ce qui regarde le *primo*, notre argumentation vient d'être renforcée par la réponse qui nous arrive à notre quarante-troisième question; nous apprenons ainsi officiellement que pour l'aménagement de la gare du Nord en impasse on compte établir au quadrilatère de Schaerbeek 20 voies de garage, ce qui implique la construction déjà décidée antérieurement d'une nouvelle remise aux locomotives.

Voilà donc un chef de dépenses dont il ne doit plus être question pour la réalisation de la Jonction puisqu'elles n'en sont pas une conséquence.

En ce qui concerne le *secundo*, le projet de Jonction s'arrêtait à la rue Théodore-Verhaegen; aussi le niveau actuel des lignes de Hal et de Luttre était-il maintenu par les Commissions de 1895 et 1897, chargées de l'étude de la Jonction. C'est seulement à partir de 1900 et à cause de la construction de la ligne Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre que la nécessité du relèvement de ce niveau fut reconnu inévitable. La Jonction n'y fut donc pour rien.

Cette décision fut prise à cette époque par nous-même, sous notre ministère, afin de réduire la profondeur déjà énorme de la tranchée à travers la crête de partage entre les vallées de la Senne et de la Dendre. Elle fut confirmée plusieurs années après par M. Helleputte.

Et nous ne nous défendons pas d'une douce gaité en voyant les rédacteurs de la note-réplique dont aucun ne fut mêlé à cette époque ni au problème de Jonction ni à celui de la ligne de Gand-Saint-Pierre, ne pas hésiter à écrire : « Il n'est pas exact de dire que le relèvement suivant un profil en long horizontal des voies de la gare du Midi, et au-delà, des lignes aboutissantes fut imposé par les nécessités impérieuses de profil de la ligne de Gand ».

Nous les remercions de nous infliger ce démenti. Ils ne pouvaient mieux avouer leur ignorance des précédents. Nous nous bornerons à demander communication d'un profil en long s'étendant

dant depuis l'extrémité des quais d'arrivée jusqu'au delà de la tranche de la crête de partage précitée, et figurant les divers ouvrages d'art à construire, leurs niveaux, le profil du terrain naturel, les pentes et rampes de la ligne, etc.; le tout à échelles de longueur et de hauteur suffisantes pour que le dessin soit clair, plus clair, si possible, que le profil n° 5 joint à la note de 1909.

C'est qu'en matière de profils nos contradicteurs ont des idées qu'on ne peut pas accepter aveuglément. Ainsi, à propos d'une suggestion de M. Helleputte de réaliser éventuellement à la gare du Midi une rampe faible dans la direction des heurtoirs, ils déclarent ce profil *peu rationnel* et vont jusqu'à dire qu'il est douteux qu'on oserait le proposer.

Nous avons connu quelqu'un qui osait proposer semblables profils et qui nous les recommandait avec la grande autorité de science et d'expérience incontestées qui s'attachait à son nom : c'était M. Ramaeckers, de regrettable mémoire. Il les tenait même comme dignes d'être systématiquement recherchés parce qu'à l'arrivée, la rampe facilite l'arrêt des trains et qu'au départ la pente accélère leur mise en marche.

Mais passons.

Pour ce qui est de la dépense à faire aux voies de formation et de garage à Forest, à la remise aux locomotives avec ses dépendances, etc. l'auteur de la note-réplique n'y revient que pour en signaler l'importance, mais il se garde de contredire la démonstration irréfutable de M. Helleputte qui conclut ainsi : « Les projets approuvés créent à Forest une gare de dépôt pour les rames des trains de voyageurs et pour la remise des moteurs. Les terrains sont dès longtemps acquis et les travaux en ont été entamés avant guerre.

« Ces installations ont été jugées nécessaires *en toute hypothèse* par les diverses commissions, mais, ainsi que le fait déjà remarquer la note préliminaire du Budget des Recettes et Dépenses extra-

ordinaires de 1900, ces installations peuvent être moindres dans le système de la Jonction.

» La dépense de la gare de dépôt à Forest n'est donc pas une conséquence de la Jonction. Elle peut même être réduite par la création de celle-ci. »

* * *

Dans l'estimation du coût de la Jonction les auteurs du relevé des dépenses y comprennent : « la part d'intervention en faveur de la commune de Saint-Josse-ten-Noode pour l'établissement d'une rue allant de la place Rogier à l'église Sainte-Marie ».

Nous avons fait observer qu'il n'est donné aucune indication justificative de cette dépense.

Comme suite à cette observation, la note-réplique du 17 juin nous communique une correspondance échangée entre l'Administration communale et M. Bruneel. Nous connaissions ces documents, car ils ont fait naguère sensation à la Chambre; ils sont reproduits avec d'autres dans le rapport de M. Arthur Verhaegen sur le budget extraordinaire de 1909, mais la communication qui nous est faite s'arrête au bon endroit. Elle nous laisse ignorer que le collège échevinal de la commune, après avoir déclaré être prêt à arrêter les termes d'une convention qui aurait reçu son adhésion quant à la création de la rue oblique entre la place Rogier et la rue du Chemin de fer est revenu sur les engagements formels qu'il avait pris, et a coupé court à toute négociation. C'est ce qui a été mis en lumière par M. Arthur Verhaegen en séance de la Chambre du 28 juillet 1909. Pourquoi en fait-on mystère ? Pourquoi cela n'est-il pas rapporté dans la réplique ?

C'est important, car l'Etat s'en trouve dégagé des propositions qu'il avait faites; c'est par pure condescendance qu'il a réalisé néanmoins les acquisitions de terrains telles qu'elles avaient été délimitées pour la rue en question. L'Etat

est quitte, il n'y a rien à lui réclamer, rien à mettre à charge de la Jonction.

La note nous apprend que le 22 janvier 1913, la commune a fait une nouvelle démarche en vue d'obtenir cette fois l'exécution d'un travail évalué à la somme de 2,000,000 de francs.

Cette démarche n'engendre pour l'Etat aucune obligation, à moins qu'elle n'ait été suivie d'une convention. Et s'il en était ainsi, nous demanderions à en connaître le texte. Nous avons des raisons sérieuses de croire qu'il n'en existe pas.

* * *

A la page 9 de notre note du 7 juin nous avons signalé que les dépenses à faire au Jardin Botanique se borneraient à quelques milliers de francs depuis la disparition de la serre aux fougères.

Mais voici ce que nous apprend la note-réplique du 17 juin : « *On a estimé aussitôt après l'armistice que les rayons des courbes prévus dans le projet de 1909 sont trop petits. Pour les augmenter on a été amené à modifier le projet de tracé dans le Jardin Botanique, et à changer aussi quelque peu les niveaux des terrains; il faudra donc prévoir un aménagement du jardin lui-même après construction du tunnel.* »

Ce « *on* » que nous voyons souvent reparaitre dans les documents officiels joue décidément un grand rôle dans les modifications à apporter à l'aménagement et à l'exploitation de la Jonction. Au lieu d'avoir réussi à se donner cette fois l'air de vouloir l'améliorer en élargissant les courbes il nous fait l'effet de s'être dit : Voici une bonne occasion de produire un plan dont l'exécution bouleversera tout le Jardin Botanique, et ce sera encore un formidable argument contre la Jonction.

La tactique est facile à déjouer.

Est-il besoin de dire que la question des courbes dans la traversée du Jardin

Botanique, rayon qui est de 200 mètres, a été étudiée avec le plus grand soin, et dès les premières années ? C'était une nécessité primordiale.

Nous hésitons à démontrer que ce rayon de 200 mètres est largement suffisant, tant il est de notoriété parmi tous ceux qui se sont occupés de chemins de fer qu'il est réalisé sur nombre de lignes, en Belgique et à l'étranger, et que, très souvent même, on est descendu au-dessous de ce rayon, non seulement pour des chemins de fer à l'intérieur des grandes villes, mais même sur des lignes en rase campagne, même sur des lignes parcourues par des express internationaux.

Nous avons dans nos dossiers de nombreux exemples de pareils dispositifs. Pour éviter les longueurs nous nous bornons à en citer quelques-uns.

En Belgique même, la ligne de Luttre à Châtelaineau, la ceinture de Charleroi, le chemin de fer de Virton comportent des courbes de 200 mètres.

A Paris la ligne admirée à bon droit qui relie la gare d'Austerlitz au Quai d'Orsay où passent les plus grands express comporte 6 courbes de 200 mètres et une courbe de 150 mètres, sur un parcours de 4 kilomètres.

A Londres dans les innombrables lignes qui de toutes parts sillonnent la ville, et qui sont parcourues sur de nombreuses sections par de grands express le rayon des courbes descend à 200 et même à 175 mètres. Les raccordements de ces lignes entre elles se font par des courbes dont le rayon descend à 121 mètres et qui sont parcourues par de nombreux trains de voyageurs.

Inutile d'insister. La nécessité d'élargir les courbes est donc un pur prétexte, et le voilà percé à jour.

Comme rien n'était négligé dans l'étude de la Jonction, on ne se serait pas aventuré à toucher au Jardin Botanique sans entente préalable. A l'époque où M. Montefiore-Levy en présidait le Conseil de surveillance, nous nous étions parfaitement entendu avec cette Admi-

nistration. Le tracé n'avait été arrêté que d'accord avec elle et de manière à laisser absolument intact le Jardin Botanique tant au point de vue de son niveau que de ses plantations; son aspect et son intégrité étaient respectés de façon absolue.

Quant au projet soi-disant améliorateur qu'on a mis en avant depuis l'armistice pourquoi la note-réplique nous cache-t-elle qu'il a été repoussé par le Conseil de surveillance du Jardin ?

C'était essentiel à dire, pourquoi a-t-on jugé que c'était utile à taire ?

Ce sont là des procédés de discussion que M. le Ministre n'approuve certainement pas.

Ce projet est donc inexistant, puisque le Gouvernement a déclaré au Sénat qu'au cas où le Conseil de surveillance le repousserait, il s'en tiendrait au projet primitif.

CONCLUSION.

Nous avons passé en revue, un à un, les expédients imaginés par l'Administration actuelle pour l'aménagement du centre de notre réseau.

Leur synthèse forme une excellente démonstration par l'absurde, que le seul moyen rationnel de réaliser à la fois l'unification de la voie ferrée, et l'unification de la voirie urbaine, dans le Grand-Bruxelles, c'est la Jonction Nord-Midi.

Ce serait la possibilité, non seulement pour une clientèle fantôme, d'être reliée d'Anvers à Charleroi ou de Mons à Anvers, mais la possibilité pour n'importe quel voyageur venant de n'importe quel point, proche ou éloigné de Bruxelles, de se rendre à n'importe quel autre point, proche ou éloigné, sans devoir changer de gare.

Ce serait, d'autre part, au point de vue de l'urbanisation de la capitale, le précieux avantage :

1^o Pour les 200,000 habitants des

communes du Nord, c'est-à-dire pour environ le tiers de la population de Bruxelles, d'être libérée de tous les passages à niveau ainsi que d'un terre-plein non traversable;

2^o Pour les 200,000 habitants des communes du Midi, formant le second tiers de la population, d'être affranchis des entraves d'une barrière infranchissable de 4 kilomètres de longueur;

3^o Pour les 225,000 habitants de Bruxelles même, d'avoir au centre de la capitale une gare ou halte qui n'a cessé d'être réclamée depuis l'origine des chemins de fer par tous les bourgmestres qui se sont succédé, notamment par MM. de Stassart, Anspach, Buls, Demot et M. Max lui-même.

A-t-on trouvé mieux que cette œuvre de progrès ?

Qui oserait le prétendre ?

Sous l'empire d'un sentiment de réaction et d'arriérisme, l'Administration actuelle s'applique uniquement à détruire, elle ne donne aucune preuve d'esprit constructif, son projet d'aménagement de la gare du Nord et de l'Allée-Verte est une véritable hérésie technique; si on voulait provoquer des catastrophes, on ne pourrait rien imaginer de plus approprié à cette fin.

Et nous nous demandons si l'Administration après avoir reconnu l'impossibilité de mettre à exécution les plans improvisés qu'elle nous a soumis pour la gare du Nord, n'en viendra pas, faute de vouloir se rallier à la Jonction, à déplacer purement et simplement la gare du Nord à Schaerbeek. Puisqu'elle juge désirable le maintien d'une lacune au centre de notre réseau, pourquoi ne la prolongerait-elle pas encore de 1 kilomètre et demi !

Toujours est-il qu'elle n'a aucun plan ferme à substituer au programme que les Comités de direction d'avant-guerre ont inébranlablement maintenu, et qui est déjà à moitié exécuté. Tout ce que l'Administration actuelle a comme pro-

gramme, c'est de s'en tenir aux formules périmées, de préférer les gares à rebroussement et les gares dispersées aux gares de passage, c'est d'attirer sur la Belgique qui a été la première à créer un chemin de fer sur le continent, la renommée peu enviable d'avoir été la première au monde à détruire un chemin de fer déjà construit, pour le remplacer par une voie pour piétons.

Que nos collègues qui resteraient adversaires de la Jonction songent au péril qu'il y aurait d'en voter l'abandon s'ils n'avaient pas exigé au préalable, pour la remplacer, un programme *ne varietur* en ses points importants. La Législature ne peut pas sortir de ce débat les mains vides.

* *

Il reste encore à examiner plusieurs autres aspects du problème; nous le ferons dans une note suivante.

Bruxelles, le 12 juillet 1927.

JUL. LIEBART,
EM. VINCK.

Note 4.

Dans l'infime majorité qui s'est péniblement formée à la Chambre pour voter l'abandon de la Jonction, il est assez bien de membres qui, pour mettre fin à leurs hésitations, ont obéi surtout à des préoccupations d'ordre financier.

Induits en erreur — nous en avons fait la preuve — sur des points techniques relatifs au dispositif de la Halte centrale ainsi qu'à la prétendue possibilité d'aménager la gare du Nord et à celle de créer des passages sous le terre-plein de la gare du Midi, ils ont été induits en erreur également quant au capital nécessaire à l'exécution de la Jonction et quant à la productivité de celle-ci.

I.

CAPITAL NÉCESSAIRE.

Tout en faisant bonne justice des erreurs techniques, nous avons prouvé dans nos notes nos 1 et 3 qu'il faut, pour le coût de la Jonction, réduire à 296 millions les 552 millions accumulés à titre d'épouvantail dans les documents officiels.

De ces 296 millions il faut déduire le produit de la revente des terrains, ce qui fait tomber la dépense tout au plus à 214 millions ainsi que nous l'exposerons plus loin. Il faudra en déduire aussi, au point de vue de la Trésorerie, les nombreux millions qu'il y aurait à décaisser pour l'exécution des projets — d'ailleurs techniquement indéfendables — de l'Administration et dont le coût dépasserait notablement les chiffres annoncés par elle; nous en ferons la preuve au moment voulu.

Les excédents budgétaires sur lesquels on compte pour l'exécution du nouveau programme gouvernemental des Grands Travaux, ne se trouveraient donc pas sensiblement atteints par le prélèvement, échelonné sur plusieurs années, qui s'y opérerait en faveur du comblement de la lacune qui sépare la partie centrale de notre réseau, entreprise essentiellement nationale devant profiter à l'universalité des Belges, à toutes les parties du pays, à la province et à la capitale.

Mais, afin de bannir tout souci financier quant aux voies et moyens, nous signalons que pour achever la Jonction, il est possible de disposer d'une ressource insoupçonnée.

Il s'agit d'une somme de plus de 200 millions qui est sans emploi, inerte, improductive, pouvant être rendue rémunératrice en l'appliquant à ce travail dont nous démontrerons tantôt la merveilleuse productivité.

Nous voulons parler de l'amoncelle-

ment des monnaies d'argent retirées de la circulation et que le Trésor garde en dépôt sans affectation utile.

Par son arrêté-loi du 26 octobre 1926, le Gouvernement a fait entrevoir leur utilisation prochaine pour la frappe de nouvelles monnaies métalliques adaptées à notre taux de stabilisation et devant remplacer les billets de 5 et de 20 francs qui circulent désormais pour le compte de l'Etat.

Mais les billets de 5 francs ne représentent plus que 70 centimes d'avant-guerre; la nouvelle monnaie de 5 francs ne pourrait dès lors contenir au maximum qu'une quantité d'argent fin ne dépassant pas la valeur de 70 centimes-or; même avec un copieux alliage poussé aussi loin qu'il est possible sans lui donner, à l'usure, une teinte cuivrée, la nouvelle monnaie de 5 francs serait inévitablement d'un module dont l'exiguité la déprécierait sans rémission aux yeux du public. Nos anciens écus d'une si belle ampleur seraient remplacés par des pièces d'un diamètre, sinon identique, au moins analogue à celui de notre franc d'avant-guerre !

Encore s'en faut-il que la question soit d'ordre purement matériel ou d'apparence; elle est surtout importante au point de vue économique.

Ce serait, en fait, la substitution dans nos relations intérieures du Belga au Franc comme unité monétaire de base; dans la longue préparation nécessaire à une telle évolution une monnaie quintuplée remplacerait la monnaie unitaire qui de temps immémorial règle le mécanisme du prix des choses et des services.

Qui n'en voit les conséquences ?

Le public est d'ailleurs parfaitement habitué aux billets de 5 et de 20 francs. Au lieu d'évoquer, comme le ferait une monnaie de dimension réduite, notre misère monétaire, ils lui servent en quelque sorte d'écran. Loin d'être demandée, leur suppression serait mal accueillie.

On n'entrevoit donc pas qu'il soit possible avant longtemps de donner suite

à l'idée inspiratrice de l'arrêté du 26 octobre 1926 et nous sommes portés à croire que le Gouvernement n'est pas loin de partager cette appréciation, grâce à l'insuccès des expériences faites à l'étranger.

Faute de pouvoir être utilisée, cette masse métallique de plus de 200 millions est stérile; pis que cela, sur le marché des métaux précieux le métal-argent est en baisse et son avilissement semble devoir s'accroître, car les mines d'argent continuent de produire et le débouché monétaire leur est quasi fermé dans le monde. Le métal-argent valait à Londres par once Standard 33 1/2 le 1^{er} janvier 1924; 31 3/4 le 1^{er} janvier 1925; 31 11/16 le 1^{er} janvier 1926; 25 le 1^{er} janvier 1927.

Le moment est venu de vendre ce dépôt et de rappeler à la vie la valeur qu'il représente.

Si le Gouvernement versait dans un fonds spécial les intérêts à 5 p. c. qui lui reviendraient de ce capital, il le retrouverait intégralement au bout de quatorze ans, car on sait que les intérêts composés d'un capital placé à 5 p. c. suffisent à le reconstituer entièrement au bout de cette période.

En supposant qu'au lieu d'une ou de deux générations que pourrait exiger l'adaptation complète de la mentalité du grand public au nouveau régime monétaire — et il en a fallu davantage pour son adaptation au système métrique — il y suffise d'une période de quatorze ans, le Gouvernement pourrait, s'il ne redoutait pas semblable détermination à l'expiration de ce terme, reprendre l'idée de remplacer les billets de 5 et de 20 francs par des monnaies d'argent, et laisser la petite pièce de 5 francs prendre comme unité monétaire la place de notre franc traditionnel. Il trouverait alors à acheter des lingots à un prix inférieur au prix de vente de ses monnaies actuelles, le capital tout entier serait à sa disposition, comme il l'est aujourd'hui et dans l'intervalle il aurait servi, sans qu'il en coûtât rien à l'Etat, à réaliser

un des plus beaux compléments de notre outillage économique.

L'Union latine, dont la liquidation inspirait jadis des craintes si légitimes, aurait ainsi pour couronnement la rationalisation de notre réseau au point d'aboutissement de toutes ses lignes, et la réalisation *immédiate* du très légitime désir de la Ville de Bruxelles de voir cesser l'état d'abandon de plusieurs de ses quartiers où elle est impatiente, à juste titre, de voir surgir les aménagements grandioses rêvés depuis de longues années.

Enfin, nous n'assisterions pas à ce spectacle de l'anéantissement, de la réduction à rien, des magnifiques travaux déjà exécutés représentant 42 millions, ce qui ferait sans doute regretter ses paroles à l'historien qui écrivait que les Belges sont avant tout des hommes de bon sens et de raison.

II.

PRODUCTIVITÉ DE LA JONCTION.

Comme nous l'avons fait ressortir dans notre note n° 3, une des plus graves conséquences de l'abandon de la Jonction, c'est qu'on n'aurait rien à y substituer.

Les fonctionnaires hostiles à ce projet en pleine voie d'exécution ont pour unique préoccupation de le combattre. Livrés à eux-mêmes, à l'abri des contradictions que M. Neujean a cru devoir écarter au préalable, ils en sont à ne savoir comment devrait se résoudre le problème de l'aménagement du centre de notre réseau, problème qui se dresserait devant eux le lendemain du jour où le Sénat ratifierait le vote de la Chambre, induite en erreur par une documentation inexacte.

Forcés par la procédure parlementaire de sortir de leur attitude purement négative et de se prononcer, ils n'ont pu cacher leur perplexité. Ils ont produit des plans qui, dans leurs variations

continuelles, se contredisent et s'anéantissent. Rien ne nous a été plus facile que de démontrer dans notre note précédente leur caractère irrationnel et leur inapplicabilité.

Toute la documentation graphique de nos contradicteurs prouve uniquement qu'ils n'ont rien à mettre à la place de la Jonction.

Rien ne serait dangereux comme de leur donner un blanc-seing. C'est ce que le Sénat ne fera certainement pas; adversaires et partisans de la Jonction ne peuvent manquer d'être d'accord sur ce point.

Dans ces circonstances, nous nous sommes demandé s'il convient de nous laisser entraîner plus loin dans la discussion du programme purement négatif de nos opposants et s'il est encore utile de rencontrer leurs objections contre la productivité de la Jonction si souvent démontrée déjà.

Si nous nous y décidons, c'est qu'ils nous font la partie trop belle pour que nous ne les suivions pas sur ce terrain.

*
*
*

Les études de M. Vandenpeereboom relatives à cet objet datent de l'année 1900.

Comme là face des choses a bien changé depuis lors; il nous a paru intéressant, pour confronter ses conclusions avec les nôtres, d'entreprendre un nouvel examen de cette importante question, en choisissant comme point de départ cette même année 1900.

Notre étude purement objective nous a fourni l'occasion de rencontrer les calculs produits par les inspireurs des documents officiels dans le but d'établir que la Jonction, loin d'être productive, serait lamentablement ruineuse.

A les en croire, l'apogée du chemin de fer est déjà passé. Dans un agencement de chiffres et de déductions où la légèreté le dispute à l'audace, ils proclament sa décrépitude, et cela au moment où l'on demande au pays des mil-

liards sous forme d'actions privilégiées dont le revenu dépend de la prospérité de notre réseau.

Et à quoi serait due cette dégénérescence?

Nous n'inventons pas : elle serait due à l'automobilisme, aux autobus, à l'extension des tramways électriques !

Ces moyens de locomotion n'existaient-ils pas avant la guerre? N'existaient-ils pas en 1921, 1922, 1923, qui ont été marquées pour le chemin de fer par une affluence de voyageurs comme il n'en avait jamais connue au cours de sa longue histoire? Nulle part il ne circule plus d'automobiles que dans la capitale, cela empêche-t-il les tramways d'être de plus en plus surmenés?

Est-ce une nouveauté que le mouvement appelle le mouvement, que la tentation de se déplacer augmente à mesure que plus de moyens nous en sont offerts? Sur une population de 7,800,000 habitants, il y a tout au plus 100,000 propriétaires d'automobiles; parmi celles-ci il y a un grand nombre de camions, camionnettes, voitures de livraison ou de travail qui ne servent pas aux excursions. Les voitures d'excursion sont très utilisées, mais chacun n'est-il pas dans le cas de constater que ceux qui en usent se déplacent beaucoup plus qu'avant d'avoir une machine à leur disposition? C'est donc s'abuser à coup sûr de croire que tous ces déplacements se font au détriment du chemin de fer.

Chaque moyen de locomotion a sa clientèle propre. Et pourquoi parler des automobiles, des autobus, des tramways électriques sans faire mention des vicinaux? C'est que la thèse de leur concurrence est depuis longtemps abandonnée, qu'on les considère au contraire comme des adjuvants, des affluents aux grandes voies ferrées auxquelles ils apportent une clientèle appréciable.

Mais grâce à quoi cette idée funeste de la caducité du chemin de fer a-t-elle pu tenter l'esprit des détracteurs de la Jonction?

En cherchant bien, ils ont trouvé à la gare du Nord une statistique qui leur a souri. C'est celle des voyageurs qui y ont débarqué en *un mois unique* — celui du mois d'août — pendant les années 1921 à 1925.

1921.		2,795,848
1922.		2,703,164
1923.		3,059,470
1924.		1,687,113
1925.		2,718,018

Quand on voit que la faiblesse exceptionnelle de 1922 a été surabondamment rachetée par le sursaut de 1923, que d'autre part le chiffre de 1925 est en progrès sur celui de 1924, on peut affirmer qu'il n'est pas un statisticien sérieux qui oserait tirer de ces chiffres une conclusion générale.

Il est contraire, d'ailleurs, aux règles les plus élémentaires de la statistique de vouloir, d'une part, apprécier l'allure de cinq années *entières* sur celle d'un *seul mois* pris dans chacune de ces années, et, d'autre part, de vouloir, eût-on les chiffres des cinq dernières années entières, en tirer des conclusions définitives en opposition avec les constatations faites pendant une période antérieure d'une longue suite d'années.

Tout ceci soit dit uniquement à raison de l'importance décisive que les rédacteurs de l'Exposé des Motifs attachent aux chiffres cités, car il aurait suffi de signaler purement et simplement qu'il s'agit de chiffres audacieusement dénaturés. Dénaturés par le fait que ces statistiques sont censées fournir, pour chacune des cinq années envisagées, le dénombrement d'un *trafic comparable* alors que l'Administration, afin de parer à l'encombrement avéré de la gare du Nord, en a détourné nombre de trains pour les reporter à Bruxelles-Midi, au Quartier-Léopold, à l'Allée-Verte et même à Schaerbeek ! Ces transferts ont évidemment eu pour effet de rendre *non-comparables* les statistiques invoquées

en vue de faire impression sur le lecteur inattentif !

Encore une dissimulation qu'il importait de percer à jour !

*
* *

Après avoir éliminé ces fantaisies, faisons de la statistique sérieuse.

Voici d'après les comptes rendus des chemins de fer, le mouvement général des voyageurs, en millions, depuis l'année 1900 :

	<i>Millions de voyageurs.</i>	<i>Augmentation</i>	<i>Diminution.</i>
1900.	123		
1901.	124	1	—
1902.	127	3	—
1903.	132	5	—
1904.	136	4	—
1905.	145	9	—
1906.	152	7	—
1907.	161	9	—
1908.	160	—	1
1909.	161	1	—
1910.	175	14	—
1911.	180	5	—
1912.	192	12	—
1913.	202	10	—
1920.	201	—	1
1921.	216	15	—
1922.	224	8	—
1923.	236	12	—
1924.	227	—	9
1925.	222	—	5
		— —	— —
		+ 115	— 16
		Résultat général : + 115	
		— 16	
		— —	
		99	

De ces chiffres il résulte que de 1900 à 1923 le mouvement a monté de 123 à 236 millions, soit une augmentation de 113 millions, c'est-à-dire de 91.86 p. c., soit une augmentation moyenne de 5.40 p. c. par an, coefficient modéré, car à comprendre dans les calculs une période quinquennale antérieure à 1900 on arrive à un coefficient supérieur.

Autant il est raisonnable de considérer cette constance établie sur un si long espace de temps comme étant de règle, autant, il serait déraisonnable de prendre les deux années régressives de 1924 et 1925 comme base d'une loi de dimi-

nution définitive ainsi que le fait l'auteur de la réponse à notre question n° 40 sur la productivité de la Jonction.

*
* *

A quoi attribuer la brusque et importante régression de 1924 et 1925 ?

La cause en est manifeste pour tous ceux qui ne ferment pas les yeux, afin de ne pas la voir.

C'est l'augmentation énorme des tarifs de 1924 comparativement à ceux de l'année précédente.

En voici quelques exemples :

Le prix d'un abonnement général sur tout le réseau passe :

De 825, en 3^e classe, à 1,340 francs;

De 1,441, en 2^e classe, à 2,540 franc.

Un trajet de 100 kilomètres, c'est-à-dire la distance entre Bruxelles et Liège, passe :

De fr. 16.80, aller et retour en 3^e classe, à 25 francs;

De fr. 28.40, aller et retour en 2^e classe, à 44 francs.

L'abonnement de 5 jours passe :

De 50, en 3^e classe, à 80 francs;

De 80, en 2^e classe, à 130 francs.

L'abonnement de 15 jours passe :

De 90, en 3^e classe, à 140 francs;

De 150, en 2^e classe, à 240 francs.

C'est ce que le Compte Rendu sur les opérations des chemins de fer, en 1924, résume en déclarant (page A 21) :

« A partir du 1^{er} janvier 1924, les prix pour le transport des voyageurs et des bagages ont subi une majoration moyenne de 22 p. c. A partir du 1^{er} avril, les prix ont subi une nouvelle majoration de 25 p. c. »

Les tarifs se décrètent — il le faut bien — mais ce qui ne se décrète pas, c'est leur adaptation aux ressources du public.

La dépréciation successive de notre monnaie a créé, entre les moyens de dépense et le prix des choses ou des services, un déséquilibre de nature à ne se réparer que petit à petit. C'est à ce phénomène qui englobe tout le pays, que le chemin de fer obéit lui-même en augmentant ses tarifs.

Il s'en faut de beaucoup que la proportion d'avant-guerre entre les ressources et les besoins soit rétablie pour tous. Même parmi ceux dont les ressources sont suffisantes, il en est peu dont la mentalité s'adapte déjà à la dévaluation de la monnaie et qui dépensent 100 francs avec la même facilité qu'ils dépensaient 14 francs avant la

guerre, ou qui en déboursant 7 francs, sont persuadés qu'ils ne sacrifient *qu'un* franc du temps jadis.

De cette perturbation profonde, mais temporaire, nos contradicteurs ne tiennent aucun compte. Ne savent-ils pas que chaque hausse de prix rencontre momentanément une forte résistance en attendant que le pouvoir d'achat de la monnaie dépréciée se soit adapté économiquement et psychologiquement aux nouveaux tarifs ?

N'ont-ils pas connu la grève des acheteurs et les réactions qui l'ont suivie ?

Nous n'en croyons rien, et ceci fait éclater une fois de plus leur esprit systématique. Pour saper la Jonction, ils ont besoin de proclamer le dépérissement du chemin de fer en dépit des réalités les plus tangibles. Ainsi espèrent-ils apeurer le Parlement par leur thèse de l'improductivité de ce trait d'union indispensable à la « rationalisation » de notre réseau.

* * *

La doctrine de la productivité a ses adeptes, et nous en sommes, mais elle a aussi ses pharisiens.

Les rédacteurs de l'Exposé des Motifs de 1922, proposant l'abandon de la Jonction, invoquaient avant tout l'argument financier, le manque de balance entre les recettes et les dépenses.

Cela n'a pas empêché les collaborateurs de M. Neujean d'exécuter avec une hâte extrême une ligne qui coûtera quelque 40 millions et qui ne produira aucune recette directe, c'est la ligne de Fexhe à Kinkempois dont l'objectif est de détourner de Liège-Guillemins les trains de marchandises.

Et lorsque, tenant pour nuls et nonavenus les plans officiellement produits en Section centrale pour l'aménagement *définitif* de la gare du Midi à Bruxelles, on a complètement modifié celle-ci suivant un plan dont la réalisation coûtera 50 millions a-t-on tenu compte qu'il

n'en résultera aucun parcours supplémentaire à taxer et dès lors aucune recette supplémentaire ? Pas le moins du monde !

Et quand, pour se créer un argument contre la Jonction et afin de pouvoir se vanter d'être à même d'organiser des trains soi-disants directs entre Anvers et Charleroi, on a décidé de construire en toute hâte la ligne de Schaerbeek-Hal, dont l'urgence ne s'indiquait pas — surtout en présence de la création de l'avant-port de Bruxelles-Maritime — s'est-on préoccupé du peu que cette ligne rapporterait au delà du trafic considérable qu'elle enlèverait à la Ceinture-Ouest ? Nullement. Il en valait cependant la peine, car, commencée en pleine crise financière, elle donnera lieu à une dépense avouée de 83 1/2 millions, et la recette *supplémentaire* à en provenir sera insignifiante, quasi nulle. Loin d'être productive, elle sera dispendieuse.

Et lorsqu'on a décidé de dépenser 20 millions pour le dédoublement de la section de Bruxelles à Jette, avec un nouveau pont sur le canal, les recettes *supplémentaires* à en provenir ne sont pas non plus entrées dans le champ de vision des promoteurs de ce travail dont l'utilité est des plus problématique. Que leur importe la productivité !

Et puis il y a le mystère des travaux considérables, hors de toute mesure, qu'on exécute à la gare aux voyageurs de Schaerbeek. Que n'ont-ils pas coûté déjà, que ne coûteront-ils pas encore ? Ceux qui désirent le transfert de la gare du Nord à Schaerbeek peuvent s'en réjouir (c'est, croyons-nous, la pensée de derrière la tête de nos contradicteurs officiels), ceux qui déplorent la dispersion des gares doivent au contraire s'en désoler, mais ni les uns ni les autres ne peuvent mettre en doute que la productivité de la masse de millions y consacrés ne préoccupe aucunement les initiateurs de ces transformations. Le cas est typique, car la gare de Schaerbeek en devenant tête de ligne, au lieu de susciter une recette supplémentaire, aura

pour effet de raccourcir le parcours taxable en chemin de fer, sauf aux voyageurs à se débrouiller par leurs propres moyens, à travers l'agglomération bruxelloise. Ni l'improductivité, ni même la diminution des recettes ne font obstacle à ces projets.

Nous arrêtons ici cette énumération qu'il nous serait facile d'allonger.

Voilà quelque 300 à 350 millions de travaux *d'une productivité nulle* et d'une utilité douteuse exécutés aux pires moments d'une crise financière aiguë, à l'initiative de ceux qui élèvent le principe de la productivité à la hauteur d'un dogme quand il s'agit de donner libre cours à leur passion contre la Jonction.

L'arme que nos contradicteurs dirigent contre nous les blesse eux-mêmes.

Quelle autorité le Sénat pourrait-il encore attribuer à leurs appréciations ? Quelle est encore la valeur morale de leurs allégations, de leurs objections ?

* * *

Voyons ce qu'il en sera, sous son véritable jour, du trafic de la Jonction.

Il est dans l'histoire de nos chemins de fer un fait qui mérite d'être rappelé ici tout d'abord.

Lorsqu'il fut question de créer la ligne de Namur à Liège, d'aucuns la déclarèrent inutile et vouée à l'improductivité. La vallée mosane n'aurait fourni d'aliment qu'à un seul train par jour ! Les 200 trains qui la parcourent journellement fut la réponse donnée par les événements à ces hommes à courte vue. Quelle leçon pour ceux qui doutent de l'utilisation des trains de la Jonction !

Quand M. Vandenpeereboom, après les études longues, consciencieuses et contradictoires de vingt-trois hauts fonctionnaires, donna ses évaluations de recettes de la Jonction, il se porta à plusieurs années en avant, et au lieu de compter sur le mouvement du jour, c'est-à-dire sur le mouvement actuel des voyageurs il supputa, c'était de bon

sens, le mouvement probable de l'année fixée pour l'ouverture de la ligne, se prévalant d'ailleurs de l'accentuation de ces mouvements dans la suite des années. Les statistiques sont là pour prouver que ses supputations ont répondu à la réalité.

Rien de pareil dans la note qui nous est opposée. Rien ! Le chiffre actuel est le seul qui soit pris pour base des calculs du trafic et des recettes, comme si l'exploitation allait commencer demain et ne progresser jamais ! Ce chiffre présente d'ailleurs, aux yeux des rédacteurs de la note, le triple avantage :

- 1^o D'être un chiffre de crise;
- 2^o De ne pas comprendre les nombreux voyageurs de l'Allée-Verte;
- 3^o De méconnaître toute possibilité de progression.

Ayant ainsi laissé nettement apparaître leur but de dénigrement, ils se lancent, en vue de prouver l'improductivité de la Jonction, dans des hypothèses de recettes dont ils ne s'approprient aucune, et dans des hypothèses de dépenses exagérées qu'ils s'approprient sans exception, le tout ne pouvant servir qu'à égarer les esprits.

Laissons-là ces fictions.

D'après les données fournies par l'Administration, les arrivées aux gares du Nord, du Quartier-Léopold et du Midi, s'élèvent pour 1926, à 44 millions (voir p. 4 du rapport de la Section centrale). Nous ignorons comment ce chiffre a été établi, ce que nous pouvons tenir pour certain, c'est qu'il n'est pas surfait, les procédés tendancieux déjà antérieurement dénoncés par nous à charge des inspireurs de la documentation officielle nous en donnant l'assurance. Nous en trouvons une nouvelle manifestation dans la réponse faite à la Section centrale chargée de l'examen du projet de M. Neujean. Elle avait demandé à connaître le nombre des voyageurs débarquant dans « *chacune des gares de l'agglomération bruxelloise* » et l'on s'était abstenu de comprendre dans la réponse

le nombre de voyageurs débarquant à l'Allée-Verte. Quelle impartialité !

Il est de règle incontestée de considérer dans le mouvement général d'une gare, le nombre des arrivants comme égal à celui des partants. Le chiffre précité de 44 millions doit donc être porté à 88 millions pour indiquer le mouvement général. C'est ce qui a été perdu de vue par le rapporteur de la Section centrale de 1926 qui opposait triomphalement le chiffre des *seuls arrivants* à celui des *arrivants et des partants* invoqué à bon droit par M. Helleputte. Ce ne peut être que sous l'inspiration des fonctionnaires ayant documenté, de son propre aveu, l'honorable rapporteur, que celui-ci a pu verser dans une aussi grossière erreur, d'autant moins excusable qu'elle avait déjà été commise dans le rapport de 1924 et signalée dès lors par M. Helleputte, à la page 88 de la note de la minorité, comme mettant à néant toute l'argumentation de l'honorable rapporteur !

Au chiffre de 88 millions, il faut ajouter celui du mouvement général de la gare de l'Allée-Verte, laquelle dans notre système, serait supprimée. Ce mouvement, dont nous ne connaissons pas le chiffre, nous croyons pouvoir l'estimer à 7 millions.

Nous arrivons ainsi à 95 millions sans y comprendre les voyageurs embarqués et débarqués malgré eux à Schaerbeek faute de pouvoir être reçus à la gare du Nord comme ils pourraient l'être dans le système de la Jonction.

A quelle date faut-il se rapporter pour apprécier le trafic de la Jonction ?

Les travaux à faire sur le territoire de Bruxelles pourraient commencer *immédiatement*; attaqués de plusieurs côtés à la fois ils devraient être menés de manière à s'achever rapidement dans la traverse de la Capitale. En même temps se réaliserait la voirie nouvelle dans les parties de la ville de Bruxelles où des démolitions ont été faites, notamment dans les quartiers de la Putte-

rie et de Sainte-Elisabeth afin de livrer sans tarder les terrains à la bâtisse.

Quant aux immeubles à construire par les acquéreurs de terrains, leur édification et leur achèvement prendront évidemment plusieurs années, tout comme il en irait dans le cas d'abandon de la Jonction. Pendant ce temps s'exécuterait un travail qui n'affecterait plus l'aspect de la ville, celui du surélévement des gares du Nord et du Midi puis viendrait l'exploitation au moins partielle de la Jonction.

Laissant de côté son exploitation partielle et nous reportant à l'heure où la ville depuis longtemps déjà restaurée et rajeunie aura repris son apparence normale, nous supposons qu'à compter de la reprise immédiate des travaux de la Jonction, il se soit passé cinq à six ans avant son exploitation intégrale.

C'est à l'expiration de ce délai qu'il convient de se placer pour apprécier la productivité de la ligne.

Quel sera à cette époque le nombre de voyageurs arrivant à Bruxelles ou s'y embarquant ?

Admettons qu'en 1928 et même en 1929 la crise commencée en 1924, n'ait pas encore pris fin et que le nombre de voyageurs soit resté stationnaire à 95 millions, bien qu'on voie dans d'autres pays les régressions être plus promptement suivies de progressions compensatrices.

Il n'y a donc rien de téméraire à appliquer à partir de 1930 le mouvement ascensionnel moyen de 5.40 p. c. accusé par la statistique générale de 1900 à 1923.

Il y aurait ainsi pour la catégorie des voyageurs à prix pleins :

En 1 ^{re} classe	301,772 voyageurs à fr.	0.53 le km, d'après le barème général.
En 2 ^e —	4,888,710 —	0.36 —
En 3 ^e —	35,045,818 —	0.21 —
40,236,300		

Nous obtenons ainsi pour :

1930, un mouvement de .	100,130,000
1931, — .	105,537,020
1932, — .	111,236,019
1933, — .	117,242,764

Arrêtons-nous pour la première année de l'exploitation intégrale, au chiffre rond de 117 millions (arrivants et partants réunis).

« Les plus récentes statistiques montrent, nous dit l'auteur de la note, que 30 p. c. environ des voyageurs sont munis de billets à prix pleins. »

Vérification faite sur les statistiques réunies de 1923 et 1924 publiées dans le dernier compte rendu des chemins de fer (page A 53), nous constatons que la proportion n'est pas de 30 p. c., mais de 34.39 p. c. La différence est loin d'être négligeable.

Ce taux donne pour le nombre des voyageurs à prix pleins le chiffre de 40,236,300 au lieu de 35,100,000 d'après le taux de 30 p. c. mis en œuvre par l'auteur de la note.

Sur tout le réseau les voyageurs se répartissent entre les trois classes de la manière suivante, d'après les statistiques de 1923 et 1924 publiées dans le dernier compte rendu du chemin de fer :

0.75 p. c. en 1 ^{re} classe;
12.15 p. c. en 2 ^e classe;
87.09 p. c. en 3 ^e classe.

Nous nous en tiendrons à cette répartition, bien que nous soyons portés à croire que pour les voyageurs en provenance ou à destination de Bruxelles ou transitant par Bruxelles, le nombre des voyageurs en 1^{re} et en 2^e classe soit plus élevé que la moyenne pour le pays entier.

Il n'y a pas d'exemple que le public n'use pas avec empressement d'un moyen de locomotion commode qui lui est offert à bas prix; tels seront les trains de la Jonction qui auront d'autant plus de succès que la circulation dans les rues avoisinant les gares, devient plus périlleuse et forcément plus lente; d'autre part, le transport en tramway comporte rupture de charge, sortie de la gare et embarquement souvent difficile. Aussi, n'y a-t-il pas à hésiter qu'il convient d'adopter le mode de calcul adopté dès l'origine d'après lequel on suppose que les deux tiers des voyageurs iront jusqu'à la Halte centrale située à 1 1/2 kilomètre du Nord ou du Midi et que le sixième fera le parcours entier des 3 kilomètres de la Jonction.

C'est une erreur évidente de croire que parmi les voyageurs descendant actuellement au Nord, il n'en est pas un grand nombre qui habitent ou qui ont affaire dans les quartiers industriels des régions de la gare du Midi; et inversement pour ceux qui descendent actuellement au Midi, alors que leur habitation, leurs correspondants ou leurs occupations les appellent dans les parages de la gare du Nord. Les trois parties du Grand Bruxelles entre lesquelles se partage la population, nous l'avons montré précédemment, ont chacune leurs attractions.

La recette à provenir des voyageurs à prix pleins s'établit dès lors comme suit :

1^o Pour le parcours de 1 1/2 kilomètre :

En 1 ^{re} classe,	201,181 voyageurs	à 0.80.		fr.	160,944 80
En 2 ^e —	3,259,140 —	à 0.55.			1,792,527 »
En 3 ^e —	23,363,879 —	à 0.30.			7,009,163 70

2^o Pour le parcours entier de la Jonction, 3 kilomètres :

En 1 ^{re} classe,	50,295 voyageurs	à 1.60.			80,472 »
En 2 ^e —	814,785 —	à 1.10.			896,263 50
En 3 ^e —	5,840,299 —	à 0.60.			3,504,179 40

Au total, pour les voyageurs à prix pleins. . . fr. 13,443,550 40

* *

Pour les voyageurs à prix réduits, l'évaluation des recettes qui nous est fournie par l'auteur de la note, porte la recette totale à la *moitié* decelle à provenir des voyageurs à pleins prix.

Personne n'admettra que la recette à provenir des 63,969,530 voyageurs à prix réduits utilisant la Jonction ne soit au *total* que de la moitié de celle fournie par les 33,530,248 voyageurs à prix pleins faisant les mêmes parcours; la taxe des voyageurs à prix réduits ne serait ainsi que du *quart* du prix payé par les voyageurs à prix pleins pour le même service rendu.

Il n'y a évidemment pas lieu d'appliquer aux voyageurs à prix réduits les bases qui servent pour les parcours de pleine voie; le service presté par le transport dans une grande agglomération urbaine, une grande capitale, étant d'une toute autre importance que pour un parcours entre stations en pleine campagne. Il doit leur être appliqué, *comme il n'a cessé d'être fait dans tous les calculs antérieurs*, des taxes spéciales en rapport avec le prix des transports urbains, mais atténués cependant.

Pour ne pas allonger les calculs, nous prendrons comme moyenne pour les trois classes, en dehors des abonnements ouvriers, 20 centimes pour le parcours

jusqu'à la Halte centrale, 40 centimes pour le parcours entier de la Jonction.

En supposant qu'il y ait, au moment de la mise en exploitation intégrale de la Jonction, 18 millions d'ouvriers abonnés, nous établissons comme suit les recettes à provenir de l'ensemble des voyageurs à prix réduits :

1 ^o Parcours de 1 ^{km} 500 pour abonnés ordinaires :	39,175,580	
voyageurs à fr. 0.20 . fr.	7,835,116	»
2 ^o Parcours de 3 kilomètres pour abonnés ordinaires :	9,793,950	
voyageurs à fr. 0.40 .	3,917,580	»
3 ^o Parcours de 1 ^{km} 500 pour ouvriers abonnés :	12,000,000	
voyageurs à fr. 0.10	1,200,000	»
4 ^o Parcours de 3 kilomètres pour ouvriers abonnés :	3,000,000	
voyageurs à fr. 0.20	600,000	»

Nous avons obtenu comme recette à provenir des voyageurs à prix pleins utilisant la Jonction	13,443,550	40
--	------------	----

La recette totale s'élève donc à fr. 26,996,246 40

* * *

Vient maintenant le chapitre des dépenses annuelles.

Voyons d'abord les frais d'exploitation et laissons là les hypothèses purement spéculatives de l'auteur de la note quant aux parcours des trains et dont aucune ne répond à la réalité.

Le nombre des trains devant parcourir la Jonction, correspondant au nombre des trains actuellement en service serait de 430 par jour en tenant compte de ce que 100 trains traversant la Jonction poursuivraient leur parcours au delà de la capitale.

Tenant compte de ce que nous pré-

sumons un accroissement du nombre des voyageurs au moment de la mise en service de la Jonction, et, par contre, de ce que par une étude plus poussée on pourrait augmenter le nombre des trains qui pourraient traverser la Jonction sans naître ou mourir à Bruxelles, nous supposons que le nombre des trains traversant la Jonction serait de 480 par jour, et que, de ce nombre, 355 devraient être garés à Bruxelles, dont 142 au Nord et 213 au Midi, proportionnellement aux nombres actuels des trains en service sur les lignes du Midi et sur celles du Nord.

Les parcours à faire sur la Jonction comporteront donc $480 \times 365 \times 3 \text{ kilom.} = 525,600$ kilomètres par an.

— A quel prix faut-il compter le train-kilomètre ?

L'auteur de la note répond à 26.60.

Mais nous trouvons dans le compte rendu du chemin de fer (page A 52) qu'en 1924, la dernière année dont il donne les chiffres, le parcours productif pour l'État des trains-kilomètres voyageurs a été de 36,810,241 kilomètres.

En y appliquant le prix de 26.60 on arrive à la somme fantastique de fr. 979,152,410.60 ! Or, d'après le même compte rendu (p. A 53) le total des recettes voyageurs s'est élevé à 445 millions 389,313 francs 12 centimes, si bien que la circulation des trains voyageurs aurait coûté 88 millions au delà du *double* de la recette voyageurs ! Nous ne connaissons pas encore les recettes de 1926, mais en supposant même que par suite de l'augmentation des tarifs survenue pendant cette année, et en dépit de la raréfaction des voyages y corrélative, les recettes se soient accrues en 1926 de tout un tiers comparativement à celles de 1924, elles ne s'élèveraient encore qu'à 593 millions et pâliraient toujours devant les 979 millions comptés contre toute vraisemblance pour les frais de parcours !

La Commission du Sénat avait posé au début de ses délibérations une ques-

tion très précise sur le point de savoir ce que coûte le parcours *supplémentaire* d'un train en marche. La réponse à cette question (n° 25) a été que la dépense au kilomètre est de 8.97 comprenant : locomotive, combustible, huile, conduite, convoiage chef-garde et garde, entretien et réparation des locomotives et voitures.

C'est très rigoureusement le cas des trains dont les itinéraires sont prolongés sur la Jonction avec un parcours supplémentaire de très faible importance par rapport à leur parcours total.

En arrondissant à 9.00 la dépense unitaire, le coût annuel des parcours supplémentaires sera de 525,600 kilomètres $\times$ 9.00 = 4,750,400 francs

C'est, à notre connaissance, la seule ligne dont on étudie avec un tel soin la dépense d'exploitation et nous n'y voyons pas d'inconvénient, mais quant il s'agit de mettre en exploitation une ligne dirigée contre la Jonction, le prix du parcours kilométrique devient négligeable.

En voici un exemple suggestif. Pour essayer de démontrer l'inutilité de la Jonction, on organise journellement une cinquantaine de trains par la ceinture-ouest en dépit des sérieux dangers que présente son exploitation intensive. Depuis la gare du Midi jusqu'à la gare du Nord elle a une longueur de 11 kilomètres, mais comme ces trains évitent la gare du Nord, l'allongement du parcours se réduit à 9 kilomètres. Or, d'après l'Indicateur ce parcours n'est pas compté dans le kilométrage ! Si nous y appliquons le prix de 26.60 invoqué contre nous, nous arrivons à une dépense de 50 trains $\times$ 9 kilom. $\times$ 26.60 $\times$ 365 jours = 4,369,050 francs de dépense annuelle qu'on n'ose pas imposer aux voyageurs obligés de faire ce long circuit ; la tactique veut qu'on le leur concède gratuitement. Même si nous ne comptons le kilomètre qu'à 9.00, bien qu'il ne s'agisse pas ici d'un petit parcours supplémentaire de 3 kilomètres seulement, on arrive encore à une perte annuelle

de 1,498,250 francs qui sera évitée dans l'hypothèse de la Jonction. Si, au lieu d'en arrêter les travaux en 1920, et au lieu de consacrer 300 à 350 millions aux travaux improductifs dont nous avons énuméré une partie, M. Neujean les avait appliqués partiellement à réaliser une décision dix-huit fois prise et confirmée par le Parlement, la Jonction serait déjà en pleine exploitation et l'on n'assisterait pas à de tels gaspillages dans l'exploitation.

* *

Pour ne rien omettre et ne manquer aucune occasion d'exagération, l'auteur de la note en vient maintenant à surcharger de deux manières les frais de garage des trains à vide de Bruxelles-Nord à Schaerbeek, et de Bruxelles-Midi à Forest.

En premier lieu, il assigne aux uns et aux autres un parcours uniforme de 3 kilomètres.

Mais la distance de Bruxelles-Nord au quadrilatère de Schaerbeek n'est pas de 3 kilomètres, elle n'est que de 1 km. 1/2 ; de plus, pressés par nos critiques et nos questions, les inspireurs des documents officiels ont dû avouer l'insuffisance des voies de garage qu'ils avaient prévues dans la gare du Nord. Ils ont été amenés à nous donner le plan de tout un faisceau de voies de garage de plus de 5,000 mètres de développement qu'ils reconnaissent devoir établir au quadrilatère de Schaerbeek dans l'hypothèse de la gare du Nord maintenue en cul de sac. Après avoir essayé sans succès d'endosser à la Jonction les frais de cette transformation du quadrilatère de Schaerbeek, l'auteur de la note voudrait maintenant en mettre les frais d'exploitation à notre charge ! A chacun le sien et ne parlons plus de ce parcours à imputer à la Jonction.

Nous n'avons pu vérifier si le parcours de 3 kilomètres depuis la gare du Midi jusqu'à Forest n'est pas exagéré à son tour, ni s'il incombe uniquement à la

Jonction. Mais, qu'à cela ne tienne, acceptons-en la charge.

En second lieu, notre contradicteur compte à 15 francs par kilomètre le parcours d'un train à *vide*. L'exagération de ce prix résulte à fortiori de ce que nous avons dit plus haut des frais de parcours supplémentaire sur une petite distance; ici la distance n'est que de 3 kilomètres et comme le personnel de convoi n'accompagne pas le train qui va se garer, nous pouvons, d'après la réponse à notre vingt-cinquième question, déduire 0.86 du prix que nous avons admis pour le parcours kilométrique sur la Jonction.

Le nombre de trains à garer au Midi sera de 213; les frais annuels de garage seront donc de $213 \times 3 \times 365 \times 8.14 = 1,898,532.90$.

* * *

Sans tenir compte en ce moment des économies considérables résultant de la transformation des gares à rebroussement en gares de passage, et à voir isolément la dépense annuelle d'exploitation de la Jonction, nous arrivons aux chiffres suivants :

1 ^o Dépenses de parcours	
	Fr. 4,730,400 »
2 ^o Frais de garage	. 1,898,532 90
Total de la dépense annuelle	. . . fr. 6,628,932 90

CHARGES FINANCIÈRES.

C'est un poste qu'il importait à nos contradicteurs de gonfler, aussi n'y ont-ils pas manqué. Les charges financières dit la note doivent *certainement* dépasser 35 millions.

Il est fâcheux qu'ils ne nous fassent pas connaître du même coup les charges financières des travaux improductifs dont ils se sont fait une spécialité; il est fâcheux surtout qu'à défaut de la crainte du ridicule ce ne soit pas le respect du Sénat qui les ait fait reculer devant l'énonciation de telles énormités

Pour quels ignorants les inspireurs des documents officiels prennent-ils les membres de la Haute Assemblée ?

Nous avons établi dans notre note du 7 juin dernier que la dépense, en y allant largement, n'atteindrait que 296 millions sur quoi il y a à récupérer tout d'abord la revente des terrains.

Ceux-ci ont coûté, indemnités comprises, 82 millions. Mais il s'agit de millions d'avant-guerre. Autant certains propriétaires expropriés avant les hostilités, à propos d'autres travaux, se sont plaints devant les cours de justice de n'être payés qu'en francs-papier, autant se sont félicités ceux qui, ayant fait des acquisitions avant 1914, ont vu monter le prix des immeubles à mesure que se dépréciait la monnaie. C'est ce qui est arrivé pour les immeubles acquis en vue de la Jonction.

Surtout depuis que la stabilisation est acquise et que l'adaptation générale des prix s'y fait progressivement, il n'y a rien de téméraire à supposer — pour parler en chiffres ronds — que la très grande partie des acquisitions payées 82 millions de francs-or trouvera facilement preneurs pour 82 millions de fois 14 centimes, ce qui ne représente guère que 11,500,000 francs d'avant les hostilités.

Déjà dans l'Exposé des Motifs de juillet 1922 le Gouvernement exprimait la prévision de récupérer ces 82 millions de francs et cela à une époque où notre franc valait encore, au regard de la livre-sterling, 46 centimes, c'est-à-dire, plus du triple de sa valeur actuelle. Surtout, ajoutait l'Exposé des Motifs, que « 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... Avec ou sans Jonction ce quartier est appelé à devenir un quartier de luxe ».

C'est l'évidence même.

Avec quel empressement une société immobilière, si elle en avait l'occasion, ne donnerait-elle pas 82 millions de nos francs dévalués des six septièmes pour

les terrains d'une superficie un peu moindre, que la Jonction laissera disponibles. Il s'agit en effet d'emplacements de tout premier choix au centre d'une capital renouée, embellie, grandissante; nous les sous-évaluons manifestement en ne les faisant entrer provisoirement en ligne de compte que pour 82 millions.

Les 296 millions se réduisent ainsi *tout au plus* à 214 millions presque entièrement couverts par la réalisation de notre stock de monnaies d'argent.

* *

M. Vandenpeereboom comptait que le capital consacré à la Jonction s'amortirait en un peu moins de quarante ans par sa propre action, c'est-à-dire par ses recettes nettes s'augmentant annuellement, ne fût-ce que de 3 p. c. C'était rationnel et nous pourrions nous en tenir à cette méthode. Mais, convaincus de l'excellence de l'entreprise, et pour en convaincre à leur tour les plus hésitants,

nous ne reculons pas devant la perspective d'un double amortissement, et nous n'avons nulle crainte d'inscrire dans le compte de la Jonction une charge financière suffisante pour l'amortir complètement en quarante ans, abstraction faite de ses plantureuses recettes nettes.

Les intérêts même modérés que rapporterait à l'Etat le capital aujourd'hui stérile des monnaies d'argent, lui adviendraient comme une ressource inattendue qu'il pourrait affecter à l'opération d'anatocisme indiquée plus haut, et le capital étant ainsi reconstitué dès la quatorzième année il continuerait à jouir pendant vingt-six ans, sans qu'il lui en eût rien coûté, d'un revenu annuel de plus de 12 millions.

En comptant les intérêts à 5 p. c. sur 214 millions et en y ajoutant une dotation d'amortissement de manière à amortir complètement ce capital en quarante ans, on arrive à une charge financière de fr. 12,471,526.24.

Le compte des recettes et des dépenses s'établit donc comme suit :

Les recettes s'élèvent à	fr. 26,996,246 40
Les dépenses de parcours à	4,730,400 »
Les frais de garage à	1,893,552 90
Les charges financières à	12,471,526 24
	----- 19,100,459 14

Dès la première année d'exploitation, il reste un excédent de fr. 7,895,787 26 et cet excédent s'accroîtra d'année en année avec la progression du mouvement. *Encore démontrerons-nous plus loin que les fr. 12,471,526-24 portés ici en compte pour l'amortissement sont largement compensés par les économies résultant de l'exploitation en gares de passage des gares du Nord et du Midi.*

* *

Voilà un vaste champ ouvert aux amateurs de controverses.

Libre à eux de diminuer soit de 10 p. c., soit de 20 p. c. les recettes, ou d'aggraver d'autant les dépenses d'exploitation, ils ne réussiront pas à ébranler cette vérité proclamée avec raison par M. Helleputte que l'établissement de la Jonction « constitue non seulement une solution radicale et com-

plète du problème, mais encore une opération financière très fructueuse ».

Fructueuse pour le Trésor, parce qu'elle fera revivre un capital improductif, fructueuse surtout pour la Société Nationale des Chemins de fer.

Les aménagements proposés par les documents officiels, à supposer qu'on ose les réaliser malgré leurs vices essentiels décrits dans notre note n° 3, n'assureraient le service à la gare du

Nord que pour une vingtaine d'années, de l'aveu même de nos contradicteurs.

A l'expiration de ce délai tout serait à refaire par la Société Nationale, et en attendant, elle aurait à se débattre au cœur de notre réseau avec un outillage déplorablement défectueux ne produisant, malgré sa rénovation malencontreuse, aucune recette supplémentaire; la Jonction. au contraire, en produira immédiatement, elle assurera le trafic, non pas pour vingt ans, mais indéfiniment, et une fois amortie, deviendra pour la Société Nationale une source particulièrement précieuse de bénéfices.

* * *

Mais la Société Nationale retirera bien d'autres avantages de la Jonction, ainsi que M. Helleputte l'a si lumineusement exposé dans la note annexée par lui au budget extraordinaire de 1909.

L'étude complète de la Jonction comporte un diptyque : l'un des volets, en fait voir les avantages directs, l'autre qu'on feint d'ignorer dans les bureaux, en donne les avantages indirects tout aussi importants.

Il est de notre devoir de ne pas laisser disjoindre ces deux parties de l'étude, car le crédit de la Belgique est maintenant en étroite relation avec la prospérité de la Société Nationale qui en est devenue une des colonnes. Ce n'est pas elle qui, à la différence de nos contradicteurs, fera fi des économies considérables que lui vaudra la suppression de ces deux barrières que sont nos gares en impasse. Leur relèvement par l'application du principe de la continuité du rail facilitera et rendra plus économique leurs exploitations, et cela dans des conditions merveilleuses.

C'est ce qui constitue la productivité indirecte de la Jonction, tellement importante qu'elle justifierait à elle seule le projet.

Pourquoi les rédacteurs de la note sur la productivité de la Jonction passent-ils

sous silence ces avantages indirects ? Le devoir d'éclairer impartialement le Sénat ne leur est donc apparu à aucun moment ?

Essayons de réparer, tout au moins en partie, cette mission.

* * *

1^o Les trains de voyageurs traverseront les gares du Nord et du Midi tout aussi simplement qu'ils circulent sur la voie courante entre les diverses gares du réseau. Un train venant par exemple, des lignes du Midi, traversant la ville par la Jonction et aboutissant à la gare du Nord où finit son itinéraire, continuera sa marche finale dans le même sens après débarquement des derniers voyageurs, et remorqué par sa propre locomotive à vapeur, arrivera directement par les voies de circulation spéciales dans les voies de garage où la machine sera décrochée et poursuivra sa route toujours dans le même sens pour entrer dans sa remise.

Finies par conséquent les quatre manœuvres pour chaque train que nous avons décrites dans notre note n^o 3, finies le va-et-vient de rames, de locomotives et de machines de manœuvre au milieu du mouvement des trains arrivants et partants. Finies ces occupations incessantes des lignes par des parcours en sens contraire à raison de plus d'un par minute et qui doivent être organisés avec une précision d'horlogerie.

Il ne faut donc plus de machines de manœuvre. Seules des manœuvres très accidentelles, telles l'adjonction à de très rares trains internationaux de voitures spéciales pourraient exiger pendant de bien courts espaces de temps, l'emploi d'une machine de manœuvre. Ce n'est rien en comparaison de la dépense, qui d'après la réponse à une de nos questions, s'élève actuellement pour 72,528 heures de travail des machines de manœuvre à la somme de 2,538,000 fr. par an.

Mais que ne comporte pas la rémunération des fonctionnaires et agents, sous-chefs de station, chefs manœuvres, ouvriers manœuvres, qui absorbés aujourd'hui, n'auraient plus à intervenir.

Signalons aussi que les multiples stationnements des locomotives aujourd'hui bloquées près des heurtoirs pendant 40, 50 minutes, une heure et plus encore, seront radicalement supprimés. Elles y sont maintenues actuellement sous feu avec leurs machinistes et chauffeurs. Dépense purement frustratoire qui se répète chaque jour dans toute la suite des années et qui disparaîtra d'un coup.

A quelle somme faudrait-il estimer l'ensemble des économies *annuelles* à réaliser des différents chefs énumérés ci-dessus, à la gare du Nord, à l'Allée-Verte, à la gare du Midi et même à celle du Quartier-Léopold que les trains ne feront plus que traverser ? Nous croyons être modérés en ne les estimant qu'à 6,000,000 de francs.

2^o En étudiant la productivité directe de la Jonction, nous avons signalé qu'on n'ose pas imposer aux voyageurs dirigés sur la Ceinture-Ouest l'obligation de payer les 9 kilomètres de parcours qu'ils sont obligés d'y faire malgré eux. Ce parcours gratuit coûte au chemin de fer sur la base indiquée par l'Administration de 26.60 par kilomètre 4,369,050 fr. Même en réduisant le prix unitaire du kilomètre à 9.00, il en résulte encore un gaspillage de 1,498,250 francs qui sera évité dans l'hypothèse de la Jonction, d'où une économie annuelle de 1,498,250 francs ;

3^o Comme l'exposait la note annexée au budget extraordinaire de 1909, on peut estimer à 100 le nombre de trains qui pourraient immédiatement, après la mise en service de la Jonction, traverser le pays et passer des lignes du Nord à celles du Midi ou inversement. De cette combinaison qui condense deux trains à parcours partiel ou un seul à parcours prolongé il résultera 100 mises en marche *en moins* de rames de voitures avec leur

moteur et par conséquent une réduction corrélative du nombre total de rames nécessaires pour assurer le service. Et le nombre de ces trains à parcours prolongé ne pourra que croître à l'avenir à mesure que l'expérience permettra davantage de réaliser la continuité des parcours.

Or, une rame attelée de son moteur représente un capital de l'ordre de 5 millions, d'où une économie en capital de 150, 200 millions sinon plus, et en charges financières ainsi qu'en frais d'entretien une économie annuelle d'un nombre appréciable de millions. A seule fin de ne pas laisser ce poste en blanc nous y inscrivons un chiffre intentionnellement beaucoup trop faible, il ne doit avoir qu'une signification de repère ou de symbole, 5,000,000 de francs ;

4^o Avant la guerre, l'Administration s'appliquait à supprimer chaque année un certain nombre de passages à niveau tant dans l'intérêt du chemin de fer que dans celui du public, car leur gardiennage est coûteux ainsi qu'en témoigne l'économie annuelle de 5,800,000 francs réalisée par la suppression du gardiennage aux 1,500 passages à niveau tout à fait secondaires qui ne sont plus gardés actuellement (voir compte rendu de 1924, P. A. 11). Nous ignorons la dépense annuelle du gardiennage difficile des passages à niveau maintenus en pleine ville entre la gare du Nord et l'Allée-Verte, dont deux sont traversés par les tramways. Cette dépense ne doit pas être négligeable, mais elle n'est rien en comparaison des dépenses considérables auxquelles la Société Nationale serait un jour astreinte pour la suppression de ces passages, sans qu'il en résultât, pour elle la perception d'aucune recette. D'après le dernier compte rendu l'Administration a repris la tradition d'avant guerre, et en 1924 elle a supprimé 30 passages à niveau. La plupart, sinon tous, étaient situés en pleine campagne; le jour viendra où l'on tiendra pour intolérable le maintien en pleine agglomération des passages à niveau de la rue du

Progrès, de la rue Joly, de la rue Gauthier, de la chaussée d'Anvers et du futur boulevard de la Victoire. Dans l'hypothèse de la Jonction ils disparaîtront, à la décharge de la Société Nationale.

Nous nous abstiendrons d'en chiffrer ici l'économie en capital et en charge annuelle au profit de la Société Nationale; chacun saisira suffisamment son importance pour que nous puissions nous borner à n'y faire allusion que « pour mémoire ».

*
* *

Nous ne voulons pas allonger cette énumération. Elle révèle des faits d'ordre matériel qu'il est loisible à chacun de vérifier, que des informateurs impartiaux auraient dû ne pas tenir cachés.

Les trois premiers postes à eux seuls donnent un total de 12,478,250 francs d'économies annuelles à réaliser par la Jonction. C'est plus qu'il n'en faut, même indépendamment de son excédent de fr. 7,895,787-26 de recettes directes, pour établir de manière inébranlable sa productivité. Le chiffre des économies à réaliser compense à lui seul les charges financières.

Nous mettons au défi les adversaires de la Jonction de citer aucun de nos travaux publics, aucune ligne de notre réseau qui se soient présentés dans des conditions aussi favorables au point de vue financier.

Aussi faut-il avoir l'amour de la politique des occasions manquées pour rebutter l'occasion unique d'empêcher que le Grand Bruxelles continue d'être borné d'un côté par les heurtoirs de la gare du Nord, de l'autre par les heurtoirs de la gare du Midi.

La faute est en voie d'être commise, mais quelles explications inexactes autant que tortueuses n'a-t-il pas fallu pour induire la Chambre en une erreur que le Sénat se fera un devoir de redresser!

N'a-t-on pas été jusqu'à proclamer dans les Exposés des Motifs, spécialement dans celui de 1922, que les promoteurs de la Jonction n'avaient pas eu

principalement en vue de raccorder les deux gares ?

Or, voici en quels termes s'exprimait à la Chambre le Ministre de l'époque qui a sollicité les premiers crédits, parlant de « la pensée inspiratrice de la Jonction », il disait :

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

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

» Non vraiment !

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

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

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

.

» Ce simple exposé de la pensée inspiratrice du projet suffit à faire ressortir que le but, tout au moins le but principal de la Jonction, ce n'est pas, comme on le croit trop souvent, de créer une gare centrale mais c'est d'opérer la soudure de lignes qui auraient dû être ininterrompues dès le principe ».

La convention de 1903 qui nous avait valu les remerciements et les félicitations de la Ville de Bruxelles, avait mis fin aux difficultés administratives auxquelles nous faisons alors allusion, mais le temps les a fait renaître.

Les travaux résolument entamés par M. de Broqueville avaient été arrêtés pendant les longues années de la guerre, dès le 27 janvier 1919, il est vrai. M. le Ministre Renkin annonçait officiellement à la Ville de Bruxelles qu'il avait donné ordre de reprendre les travaux de la Jonction dans le plus bref délai possible et de les pousser avec activité. M. le Ministre Poulet mit en adjudication en 1920 une partie des voûtements à exécuter à la Putterie, mais il fut remplacé le 20 novembre 1920 par M. le Ministre Neujean, dont on ne connaissait pas les intentions. C'est de son arrivée au Ministère que date l'interruption pendant sept ans des travaux en cours.

Depuis l'armistice, il ne s'était passé que deux ans pendant lesquelles on se débattait au milieu des difficultés de la restauration du pays; cependant, la Ville de Bruxelles s'impatientait comme si le retard résultant de quatre années de guerre pouvait être mis au compte du Gouvernement. L'honorable M. Max, en habile tacticien, se décida à faire un coup d'éclat; il amena la Ville de Bruxelles à tenter à l'État un procès dont le caractère chimérique ne l'empêcha pas de faire impression sur l'opinion publique.

C'était adroitement préparer le terrain pour obtenir du Gouvernement: ou bien qu'il exécute la convention de 1903 et qu'il débarasse enfin la capitale de ses ruines, ou qu'il abandonne la Jonction.

Le moindre effort a souvent des chances de triompher et il triompha avec M. Neujean. Arrivé à la tête du Département des Chemins de fer le 20 novembre, il laissa dès le 22 décembre entendre à la Chambre son intention d'abandonner le projet dont ses huit

prédécesseurs avaient été les protagonistes. Dans son discours du 8 juillet 1923 il fit connaître à la Chambre les motifs de sa résolution définitive et nous apprit qu'il en avait arrêté le principe, comme le bruit en avait suffisamment transpiré, dès les premières semaines de 1921, c'est-à-dire quelques semaines après son avènement.

Ce n'est pas porter atteinte aux qualités intellectuelles de l'honorable M. Neujean, ni à la droiture de ses intentions d'affirmer que pendant la gestion journalière si laborieuse de son Département le temps matériel lui avait manqué de se livrer personnellement en un si court délai à la longue étude que comporte l'examen approfondi de cette question en connexion avec toutes les difficultés et les données expérimentales de l'exploitation journalière du réseau.

S'il avait eu le temps — et il en fallait beaucoup — de prendre connaissance de la genèse du problème, des études prolongées des trois commissions composées de fonctionnaires d'élite, puis des dix-huit discussions parlementaires qui ont assuré l'exécution de la Jonction, il ne se serait pas décidé à désavouer des précédents aussi autorisés sans prendre les précautions nécessaires pour se mettre à l'abri des erreurs où l'a entraîné sa création de conciliabules secrets délibérant sans contradiction en dehors du Comité supérieur de Direction.

Grande a été son imprudence de suivre aveuglément des fonctionnaires, jadis partisans de la Jonction, qu'il a disqualifiés lui-même en déclarant à la Chambre, en une phrase élégamment tournée, qu'ils n'avaient pas osé parler tant que M. Bruneel était là. M. Bruneel, type de courtoisie et de délicatesse, qui n'était même pas alors président du Comité de Direction, mais simplement administrateur! M. Neujean a fait de cet éminent ingénieur un magnifique éloge et, par une singulière contradiction, il l'a frappé d'ostracisme. Il a préféré par une autre contradiction se livrer à ces fonctionnaires dont l'hostilité à la Jonction

devait lui être suspecte puisque, sans indépendance ils étaient sans autorité, mais leurs conseils l'ont séduit parce que d'accord avec ses désirs.

Et quelles erreurs il s'est laissé endosser ! Nos différentes notes sont encore loin d'en avoir épuisé la série. Parmi celles dont nous n'avons pas fait mention, en voici trois qui resteront fameuses dans les annales du chemin de fer :

1^o La capacité d'une gare peut se mesurer au nombre de places non utilisées dans les trains ;

2^o La gare du Nord peut être dégagée par l'emploi de locomotives tender ;

3^o Pour avoir raison de l'insuffisance d'une gare à rebroussement, on n'a qu'à instaurer l'exploitation en navette.

Bien que le caractère indéfendable de ces propositions apparaisse à première vue, M. Helleputte s'est donné le malin plaisir dans sa note de minorité, de les discuter en détail et d'en faire ressortir le caractère tout bonnement grotesque, si bien que l'Exposé des Motifs de 1926 n'a pas osé les reprendre.

En séance de la Chambre du 9 février dernier, M. Pouillet s'étant plaint de l'étroitesse des trottoirs de la gare du Nord actuelle, M. Neujean lui a répondu : « Dans le projet de la Jonction ils sont encore plus étroits ». Il a fourni ainsi la preuve de ne pas même connaître les plans de la gare du Nord transformée en gare de passage à 14 voies, car les trottoirs y ont tous une largeur de 9^m50 alors que la largeur des trottoirs de la gare actuelle tombe à 5, à 3 et même à 2^m50.

Autre erreur grave au point de vue du Trésor cette fois. C'est d'avoir bénévolement souscrit à la thèse de la Ville de Bruxelles que lorsqu'un propriétaire veut mettre en valeur des terrains, il doit abandonner gratuitement les nombreuses parcelles nécessaires à la voirie. Thèse juste en principe, mais évidemment inapplicable dans l'espèce, car si, pour assainir les quartiers de la Putterie et de Sainte-Elisabeth, la Ville avait dû faire les expropriations, non pour le

compte de l'Etat, mais pour son propre compte, c'est elle, et non pas l'Etat qui aurait dû abandonner gratuitement les terrains nécessaires à la voirie. Il ne s'agit plus d'un contrat commutatif, mais d'une donation.

Enfin, sans commentaire aucun et sans justification possible, il a laissé dépouiller les propriétaires expropriés de leur droit de rétrocession *Politique de bien mal acquis qui, à elle seule, doit rendre les plus hésitants, hostiles au projet d'abandon.*

* * *

On l'a dit avec raison : le temps n'épargne pas ce que l'on fait sans lui. C'est ce qui se vérifie pour l'œuvre hâtive et imprudente de M. Neujean. Mais imprudence ne fait pas compte lorsqu'elle est réparable, comme c'est le cas.

Il ne faut pas que son nom reste attaché à la ruine d'un projet déjà à moitié exécuté, qui réalise un complément essentiel de notre magnifique réseau et qui était apprécié comme une mesure de salut par feu M. Sartiaux, Directeur général de la Compagnie du Nord, le technicien ferroviaire le plus éminent de la France et peut-être de l'Europe, connaissant admirablement le réseau belge et ses conditions d'exploitation.

Ne serait-il pas paradoxal que se soit le Gouvernement de la restauration financière, le Gouvernement des Grands Travaux qui porte cette atteinte irréparable à notre outillage national ?

Toutes les communes du pays, reliées au chemin de fer, sont intéressées à l'exécution de ce travail, et c'est avec raison qu'un membre du Gouvernement actuel, M. Vandervelde, disait le 15 mars 1911 à la Chambre : « La question intéresse autant, sinon plus la province que la capitale elle-même ; c'est vraiment une question d'intérêt général, puisqu'il y va de la sécurité et de la commodité de l'énorme multitude de Belges qui

viennent à Bruxelles pour leurs affaires ou leur agrément ».

Mieux que cela, comme le faisait ressortir la note annexée au budget extraordinaire de 1909 : « C'est de la façon dont se fait le service à Bruxelles, qui est en quelque sorte le point d'aboutissement de toutes les lignes principales, que dépend la régularité de la marche des trains sur toutes les lignes du réseau, sur les moindres embranchements en correspondance directe ou indirecte avec les lignes principales. »

Aussi était-il juste de mettre à charge des contribuables de tout le pays les dépenses engagées dans l'entreprise, mais il serait injuste de leur en faire supporter le fardeau, si à cette entreprise d'intérêt général étaient substitués des aménagements purement urbains.

* *

Quant à l'intérêt qu'a la ville de Bruxelles à l'exécution du plan de la Jonction, il a été proclamé par tous les bourgmestres et échevins qui se sont succédé depuis l'origine des chemins de fer. Leurs témoignages sont relatés en détail dans la note de minorité de M. Helleputte. Citons-en quelques-uns en bref.

M. ANSPACH disait à propos de la gare centrale : « Les intérêts de la Ville de Bruxelles sont si évidents qu'il ne paraît pas possible de voir naître une discussion à ce sujet. »

M. BULS écrivait : « C'est une faute de remettre constamment en question la réalisation de projets soigneusement étudiés par des spécialistes compétents et adoptés par les Chambres et le Conseil communal. Je partage absolument les avis de MM. de Broqueville, Vandepereboom et Coppieters et n'ai rien à ajouter à leurs excellents arguments. »

M. DEMOT : « Je dis que la gare centrale est non seulement d'une nécessité pratique pour l'exploitation, mais qu'elle est également indispensable pour la capitale et pour le pays entier. »

M. WAUWERMANS : « La gare centrale établie au cœur de la ville, dans le quartier de la Putterie, est de nature à apporter à la capitale une source de richesse et de prospérité.... »

M. LEMONNIER : « Nous sommes d'avis au Collège échevinal — je pense que M. Max ne me démentira pas — que si on renonçait à la gare centrale, on devrait des dédommagements à la Ville de Bruxelles. »

M. MAX ne voudra pas élever une voix discordante dans ce concert, il retrouvera sa sympathie d'autrefois pour la Jonction maintenant qu'elle peut entrer dans sa dernière phase; il se réjouira du succès de sa tactique en apprenant que les études auxquelles s'est livré le Sénat permettront à la Haute Assemblée de décider la *continuation immédiate* des travaux, ce qui implique l'aménagement rapide d'une magnifique voirie et le remplacement des ruines dont se plaint à juste titre la Ville par l'édification d'un quartier grandiose.

Nous aurons de la sorte coopéré à la rénovation du centre de Bruxelles que M. Demot considérait comme irréalisable par les seules ressources de la Ville.

C'est grâce à la Jonction qu'elle a été rendue possible par la nécessité où s'est trouvé le chemin de fer de disposer des quartiers vétustes et malsains de la Putterie et de Sainte-Elisabeth; aussi M. Demot disait-il au Conseil communal dans son rapport sur la Convention de 1903 : « Si elle reçoit la ratification du Conseil, ce sera la première fois qu'une réédification aussi radicale, à laquelle tôt ou tard nous aurions dû nous résoudre, s'accomplira sans sacrifices pour la Ville. »

Nous aurons du même coup concilié, dans un sentiment de solidarité nationale, les intérêts de la province avec ceux de la capitale dont nous aimons le lustre et que nous sommes unanimes à désirer digne du glorieux renom de la Patrie dont elle est le visage.

* *

M. le Ministre Anseele a suivi avec la plus grande attention les travaux de la Commission du Sénat et de la sous-commission. Dès avant leur réunion nous avons cru de notre devoir de lui demander une audience au cours de laquelle nous l'avons engagé quasi publiquement à se défier des fonctionnaires qui lui recommandaient l'abandon de la Jonction, et à l'appui de notre démarche nous lui avons signalé, à titre d'exemple, trois points de fait sur lesquels on l'induisait en erreur. Les travaux de la sous-commission n'auront pas manqué de l'éclairer complètement; il ne lui aura pas échappé d'autre part que même plusieurs de ses collègues du Gouvernement n'ont pas voulu prendre part au vote décrétant l'abandon de la Jonction.

Nous espérons toujours qu'il ne voudra pas se faire l'artisan de cette œuvre de rétrogradation.

* * *

La présente note ne porte pas la signature de M. Vinck à raison de sa participation à la Conférence interparlementaire de Rio-de-Janeiro, mais nous connaissons son adhésion de principe aux idées développées dans la présente étude.

Bruxelles, 31 août 1927.

JUL. LIEBAERT.

Note n° 5.

Après trois ou quatre mois d'attente nous recevons enfin des fonctionnaires hostiles à la Jonction, leurs répliques à nos notes du 12 juillet et du 31 août.

Ces réparties sont d'une faiblesse qui n'a rien d'imprévu et que ne rachète pas le ton d'assurance donné par nos contradicteurs à leurs soutènements.

Ils relèvent tout d'abord, en les isolant de leur contexte où elles étaient parfaitement d'à-propos, certaines de nos expressions incisives, et ils s'en offusquent comme si elles visaient M. le Ministre. Qu'ils se rassurent. Elles visent

uniquement, on le sait bien, l'officine de paradoxes et de contre-vérités qui fonctionne à côté du Ministre et contre laquelle nous l'avons mis en garde, d'abord dans une audience privée, puis en pleine Commission. Nous avons maintes fois déclaré ne pas le mettre en cause dans l'imbroglio où s'était engagée une partie de son entourage.

M. le Ministre Anseele ne s'y est d'ailleurs pas trompé. Après avoir entendu la lecture de notre note n° 3, en séance du 12 juillet, il nous en a félicités et cordialement remerciés. Aussi n'avions-nous jamais abandonné l'espoir de le rallier à notre cause, d'autant moins qu'il a voté autrefois pour la Jonction, ainsi qu'il le déclare franchement.

* * *

Et comment aurions-nous pu nous dispenser de parler de « documentation inexacte de nature à induire le Parlement en erreur », après avoir fait des constatations comme celles-ci :

1° On a caché à la Législature le plan de la Halte centrale à ciel ouvert. On a abusivement réduit la Chambre à délibérer sur une étude d'ordre privé, sur un prétendu plan dépourvu de tout caractère officiel, qui supprimait, en le couvrant d'un plafond continu, le vaste espace à ciel ouvert de 5,600 mètres carrés comparable en superficie à la Grand'Place de Bruxelles. Pour déjouer cette manœuvre et obtenir le plan véritable de la Halte à ciel ouvert, conforme à toutes les déclarations ministérielles, à tous les documents graphiques d'avant guerre, la Commission du Sénat a dû forcer la main à l'Administration. Ce plan a été ignoré de la Chambre, il lui a été caché. La manœuvre avait pour but, et a eu pour effet, de rendre la Jonction inacceptable. La Chambre a été trompée.

2° Outre une baie d'aération de 30 mètres carrés dans le mur du Jardin Botanique, et une autre de 45 mètres carrés à la rue Pachéco, il y aura dans le tunnel, de 200 en 200 mètres — c'est-

à-dire toutes les vingt secondes pendant la marche du train — des ouvertures, chacune de 400 à 600 mètres carrés (voir la note annexée au Budget extraordinaire de 1909).

Voici comment nos contradicteurs définissent ce dispositif, dans un document officiel destiné à éclairer le Sénat : « Ce qu'on a appelé larges baies sont en général de toutes petites fenêtres sans aucun effet utile ». (Réponse à la dix-huitième question.)

Ni la façade entière du Palais de la Nation, ni celle d'aucun de nos grands hôtels ministériels ne présentent une surface de 600 ni même, croyons-nous, de 400 mètres carrés, or ce sont des baies de cette dimension — réalisées dans le tunnel par de simples suppressions de sa couverture sur 15 à 20 mètres de longueur — que les fonctionnaires devenus hostiles à la Jonction qualifient « de toutes petites fenêtres sans aucun effet utile » !

C'est une caractéristique de la campagne de dénigrement déchainée contre la Jonction ;

3^o Les inspireurs des documents officiels, en vue de gonfler les dépenses de la Jonction, lui ont imposé pour les locaux de service à la gare du Nord, quoique simplifiée comme gare de passage, une superficie d'au moins 20 mille mètres carrés, égale à la superficie bâtie de l'immense Palais de Justice, supérieure au triple de la Grand'Place de Bruxelles ! et devant coûter plus de 60 millions, alors que pour la gare du Nord aménagée en gare terminus avec un service nécessairement plus compliqué, ils déclarent n'avoir besoin, pour les locaux de service, que d'une superficie de 3,000 mètres carrés, donnant lieu à une dépense s'élevant seulement à 8 millions.

Du simple rapprochement de ces chiffres se dégage l'intention évidente d'induire le Parlement en erreur.

* *

Ces trois faits, d'une gravité sans précédent dans les annales de nos travaux parlementaires, ne justifient-ils pas d'énergiques protestations ? Ne doivent-ils pas jeter la suspicion sur tout ce qui sort de cette officine ?

Nous avons déjà eu et nous aurons encore à signaler bien d'autres faits de documentation inexacte.

* *

Lorsque M. Bruneel a imaginé l'ingénieuse combinaison d'établir la Jonction Nord-Midi à flanc de coteau, de manière à la dissimuler dans la traversée de Bruxelles, tout en évitant les terrains dangereux, il occupait un grade inférieur. Il s'était appliqué à une chose qui ne le regardait pas, et il avait au-dessus de lui un homme dont il n'aurait pas été capable « d'étouffer la voix » ni de manœuvrer la volonté, c'était M. Ramaeckers. Celui-ci, au lieu de renvoyer son subordonné à ses dossiers, trouva intéressante l'initiative de ce fonctionnaire qui, entre autres qualités, possédait celle d'avoir des idées personnelles. Il examina le projet, et après l'avoir approfondi, en devint le fervent protagoniste. M. Bruneel fut appelé à se faire entendre dans les trois commissions qui, en 1895, en 1897 et en 1901 étudièrent le projet sous toutes ses faces avec le concours successif de vingt-trois hauts fonctionnaires représentant les différents services du Département : les voies et travaux, l'exploitation, la traction et le matériel. Il y comparut toujours avec un grade inférieur à celui de ses juges, et chaque fois il y recueillit, après discussion contradictoire, l'unanimité des suffrages consignés dans les procès-verbaux où chacun prenait la responsabilité de son vote nominal motivé.

Comment s'y prendre pour jeter à bas cet édifice ?

Les fonctionnaires devenus « anti-jonctionnistes » sous le ministère de M. Neujean connaissent toute la valeur

du patronage de feu M. Ramaeckers, ingénieur éminent, maître en science ferroviaire, apprécié comme tel en Belgique et à l'étranger, d'une compétence unanimement reconnue dans les diverses branches du service. Aussi n'ont-ils cru rien de plus utile que d'enlever à la Jonction ce patronage précieux.

C'est ainsi que nous trouvons dans le rapport de la Section centrale de la Chambre, inspiré, du propre aveu de son auteur, par les renseignements de l'administration, que, dès l'origine de la Jonction, M. Ramaeckers y était hostile.

Nous qui avons assisté à la genèse de cette affaire et qui en avons, avec sa collaboration, poursuivi l'étude, préalable aux nombreuses discussions où nous sommes intervenu, nous pouvons opposer à cette affirmation le démenti le plus catégorique. M. Ramaeckers n'était pas seulement dès le début partisan du projet, il en était un admirateur décidé.

Cette légende ne reparait plus dans la réplique de l'Administration, mais on a trouvé mieux. On affirme qu'en dépit de l'adoption du projet, dix-huit fois consacré par la Législature, M. Ramaeckers en était devenu l'adversaire !

Il est facile d'invoquer le témoignage des morts, mais combien dangereux !

Nous avons eu l'occasion d'interroger à ce sujet un ancien haut fonctionnaire qui était, à la différence de M. Bruneel, un *ami personnel* de M. Ramaeckers, ayant entretenu avec lui des relations suivies jusque pendant les dernières années de sa carrière, jusque pendant sa dernière maladie. Il m'a affirmé de la manière la plus absolue qu'il s'agit là « d'une pure invention ». Nous-mêmes nous connaissions assez intimement la fermeté de conviction de M. Ramaeckers sur cette question qui lui tenait à cœur, pour n'ajouter aucune foi à cette atteinte à sa mémoire.

Ceci donne la mesure de la confiance que l'on peut mettre dans l'affirmation que feu M. De Rudder, lui aussi, serait devenu anti-jonctionniste. Qu'on inter-

roge donc à ce sujet M. de Broqueville sous le Ministère duquel il était directeur général après l'avoir été pendant plusieurs années sous M. Helleputte, deux Ministres qui, l'un et l'autre, ont si brillamment défendu le projet.

Quant à M. Van Bogaert, dont on invoque aussi le témoignage, il a été partisan de la Jonction, ce qui était bien naturel pour ce fonctionnaire distingué; nous apprenons qu'il a changé d'avis. Et après? Un homme qui dit *non* après avoir dit *oui* apporte-t-il encore un témoignage autorisé? Il est devenu partisan de gares en impasse à Bruxelles — de gares en impasse ! — à Bruxelles oui, à Genève non ! A Genève, capitale de la bonne entente, loin des intrigues bureaucratiques, son esprit ouvert au progrès a repris son empire, il y répudie la gare en impasse, il y réclame la gare de passage. Nous l'en félicitons, mais le témoin qui varie dans ses dépositions ne compte plus au procès. Que peut donc avoir fait M. Van Bogaert aux rédacteurs de la réplique pour qu'ils le mettent si malencontreusement en scène?

* * *

Nous venons de rappeler la procédure longue et minutieuse suivie dans l'étude pré-parlementaire de la Jonction par 23 hauts fonctionnaires affranchis de tout mot d'ordre, et siégeant dans les Commissions non pas à raison de leur opinion présumée, mais à raison de leurs fonctions.

C'est avec une légèreté aujourd'hui bien établie que toutes ces études ont été mises à néant en dehors du Comité supérieur de Direction.

M. Neujean, dès son arrivée au Ministère, et avant toute initiation possible, accéda à la demande de M. Max de consentir à l'abandon de la Jonction.

Il était d'élémentaire prudence pour le Ministre, de consulter d'abord le Comité supérieur de Direction des Chemins de fer à qui ressortissaient légalement les questions de cette importance.

Nous disons « légalement », car, on le pense bien, jamais la gestion de ce vaste outillage qu'est notre réseau n'a pu être abandonnée sans règles fixées par arrêtés royaux organiques, à la libre volonté, aux fantaisies d'un Ministre fût-il même un technicien émérite.

Mais il fallait faire vite, à défaut du souci de faire bien. Il fallait agir de parti pris, d'après une idée préconçue, dût la hiérarchie administrative être foulée aux pieds. Et puis qu'importait-il de chercher à concilier les exigences de l'édilité bruxelloise avec les intérêts des chemins de fer et avec ceux de la province? La Province avait été admise à participer à la dépense, mais en la croquant ne lui faisait-on pas grand honneur?

Contrairement à ce qui a été affirmé dans une note de nos contradicteurs, ce n'est pas M. Bruneel qui était alors Président du Comité supérieur de Direction; d'après les publications officielles il en était simplement membre, le Comité était présidé par M. Tondelier, fonctionnaire d'élite mais connu comme partisan de la Jonction.

Ces deux fonctionnaires faisant partie du Comité de Direction — pour ne parler que de ceux-ci — ont été tenus à l'écart, malgré leur haute valeur unanimement reconnue, malgré leur connaissance approfondie de la question! Il fallait éviter que du choc des idées jaillît la lumière. Ils étaient dangereux. Peut-être auraient-ils contrarié la résolution improvisée du Ministre en trouvant, comme l'avait déjà fait M. Helleputte (note de minorité, p. 177), l'un ou l'autre moyen-terme entre l'abandon définitif et la continuation immédiate des travaux!

Ils furent écartés. Le culte de la compétence ne comptait plus.

Pour arriver à jeter à bas la Jonction si ardemment défendue par ses prédécesseurs et dont M. Neujean n'avait pas eu le temps matériel de s'assimiler les données, il constitua un comité occulte, chargé de reprendre soi-disant

l'étude du projet, opérant dans l'ombre, en dehors de l'administration régulière, à l'abri de toute contradiction, avec le concours de certains fonctionnaires travaillant à l'insu de leurs chefs!

Jamais on ne vit procédure moins avouable et offrant moins de garanties.

Nous ne demandons pas comment on peut justifier que le Comité supérieur de Direction des Chemins de fer, véritable organe de l'Administration, ait été ainsi disloqué; l'acte est injustifiable, mais il a cette conséquence étrange, c'est que le Parlement se trouve engagé dans l'examen d'une question intéressante au plus haut point notre réseau et ses deux principales gares sans que l'Administration des Chemins de fer proprement dite, ait eu à émettre son avis avant le dépôt du projet de loi présenté par M. Neujean.

Ce que nous demandons, c'est d'avoir en communication les procès-verbaux motivés, dressés au cours des études qui ont déterminé le dépôt du projet de 1922, et qu'on oppose à celles faites autrefois, de façon si approfondie, en faveur de la Jonction.

Ce sont des documents à ne pas tenir sous le boisseau. Il faut que la lumière soit faite sur cette volte-face préparée dans le secret. La Chambre a été induite en erreur — on ne saurait le proclamer assez haut — il importe que le Sénat ne le soit pas à son tour.

**

La prédilection du Comité clandestin pour les gares à rebroussement est en opposition avec la doctrine de toutes les autorités ferroviaires les plus éminentes du monde entier. On en trouve les témoignages détaillés dans la note de minorité de M. Helleputte.

La supériorité des gares de passage — parce qu'elles sont de *passage* — sur les gares à rebroussement — parce qu'elles sont à *rebroussement* — tombe sous le sens; néanmoins pour la matérialiser nous en avons donné dans nos notes

antérieures la preuve mathématique. Elle est restée sans réponse, sa réfutation est impossible. Il serait superfétatoire d'y revenir.

Mais on s'étonne qu'une contestation soit possible à ce sujet quand on songe aux démonstrations d'ordre populaire que nous avons tous les jours sous les yeux.

Tout le monde n'est-il pas d'accord pour reconnaître que l'Administration communale de Bruxelles a été bien inspirée en ne permettant la circulation des automobiles, dans certaines rues, que dans un sens unique ? Bien que la circulation ne s'en trouve dégorgée que d'une moitié seulement, tout le monde y applaudit. On n'a qu'un regret, c'est qu'il soit matériellement impossible de soumettre toutes les rues à ce régime auquel nos contradicteurs préfèrent le système du rebroussement avec ses complications quadruplées.

Imaginez que la rue Neuve, au lieu de déboucher à la rue Fossé-aux-Loups, y soit momentanément barrée et que les piétons, arrivés à ce barrage, soient obligés de rebrousser chemin, ne serait-ce pas intolérable ? C'est le système de la gare en impasse !

* * *

Vaut-il encore la peine, comme le fait la réplique, de s'occuper de M. Denick, de Berlin, dont les inspirateurs du rapport de la Section centrale ont cru pouvoir invoquer le témoignage sans en citer le texte ?

Nous avons fidèlement rapporté sa conclusion déclarant que « s'il s'agit de villes que les trains ne font que traverser, le rendement de la gare de passage l'emporte très notablement sur celui de la gare à rebroussement ». C'est très exactement l'hypothèse qui sera réalisée par la Jonction.

M. Denick s'occupe, il est vrai, des gares à rebroussement; il y en a d'inévitables, comme le seraient à *tout* *jamais* la gare du Nord et la gare du

Midi si on négligeait l'occasion unique de la Jonction. Mais si on avait prévu que nous aurions tenu à prendre connaissance de l'étude de M. Denick, on aurait jugé avec raison qu'il était dangereux d'y renvoyer le lecteur du rapport de la Section centrale.

Après avoir recommandé des quais de 10^m60 de largeur, pour accélérer l'embarquement et le débarquement des voyageurs, il fait la déclaration suivante que nos contradicteurs ont eu bien soin de passer sous silence : « Pour les besoins de notre étude, nous devons nécessairement supposer l'existence d'une installation *modèle*. »

Partant de là, il étudie la capacité relative d'une gare de passage et d'une gare modèle à rebroussement, mais il suppose avec une insistance marquée que dans celle-ci les trains stationnent tout au plus pendant six minutes aux quais.

Inutile d'aller plus loin, car, dans notre gare « modèle » du Nord, les trains stationnent aux quais, non pas six minutes, mais en moyenne cinquante-huit minutes depuis le temps peu éloigné où ils stationnaient en moyenne une heure quarante-trois minutes.

Il n'est pas étonnant que lorsque ce technicien, descendant de ses considérations spéculatives, touche terre et entre en contact avec les réalités, il termine son étude par proclamer la grande supériorité des gares de passage sur les gares à rebroussement.

N'en déplaise à ceux qui ont jeté ce nom dans le débat, M. Denick partage donc les avis catégoriques et motivés des techniciens éminents dont les fonctions et les titres sont des garanties de compétence, tels que M. Sartiaux, directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord; de M. Baldwin, vice-président de l'Illinois central, le plus grand réseau des Etats-Unis; de M. Simon Thomas, délégué du chemin de fer de l'Est et de bien d'autres. Tous sont d'accord pour proclamer l'incontestable supériorité des gares de passage.

Ne tournons pas le dos au progrès !

* * *

Nous avons parlé dans une note précédente, du stationnement de une heure quarante-trois minutes auquel les trains étaient soumis à la gare du Nord.

Nos contradicteurs, étonnés de ces chiffres, nous demandent, non sans une pointe d'humour, où nous avons bien pu les prendre.

La question est plaisante ! C'est eux-mêmes qui nous les ont fournis dans leur réponse à la troisième question de la Section centrale. Elle comporte de longs tableaux résumés par cette mention : « Durée de stationnement moyenne en gare, une heure quarante-trois minutes. »

C'est cinquante-huit minutes seulement, disent-ils, que les trains stationnent à la gare du Nord, et ils produisent des tableaux pour confirmer cette nouvelle version.

Nous en prenons acte sans même éprouver la tentation de comparer les nouveaux tableaux avec les anciens, car personne n'y verra une réhabilitation des gares à rebroussement. Nos adversaires se réjouissent de n'y voir stationner les trains que cinquante-huit minutes. Nous leur laissons cette satisfaction, c'est un aveu de l'irréparable vice constitutionnel des gares en impasse; cinquante-huit minutes, c'est dix fois plus que dans l'hypothèse imaginée par M. Denick pour minimiser les inconvénients des gares de l'espèce; encore finit-il par proclamer leur indiscutable infériorité au point de vue de la circulation, et abstraction faite du coût plus élevé de leur exploitation.

* * *

Comme le relate M. Helleputte dans sa note de minorité (p. 49) nous reçûmes en 1903 à la suite du vote favorable à la Jonction, la visite de M. Sartiaux, directeur général de l'exploitation de la

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

A cette déclaration *toute spontanée* de feu M. Sartiaux, le technicien ferroviaire le plus éminent de France, peut-être même de l'Europe, connaissant admirablement le réseau belge et ses conditions d'exploitation, on nous oppose que son successeur M. Javary *interrogé* par M. Neujean s'est déclaré adversaire décidé de la Jonction.

Simple renseignement dépourvu de tout commentaire.

Il va de soi que le problème n'avait aucune chance d'être apprécié favorablement par M. Javary sur un simple exposé de M. Neujean, documenté lui-même par son comité occulte dont on connaît la véracité et qui représente la Jonction comme la source de tous les maux. A information erronée, jugement erroné, c'est dans l'ordre. Aussi s'abstient-on soigneusement de nous faire connaître par quels motifs M. Javary aurait justifié son hostilité.

Rien ne nous est facile comme de démontrer que M. Javary a été induit en erreur.

En effet, il a formulé en termes précis et formels une opinion toute contraire au sujet d'un problème qu'il avait mûrement étudié, dont il était sans doute l'initiateur et dont il avait en tous cas l'entière responsabilité : le rem lace-ment à Lille de la gare en impasse par une gare de passage.

Le projet de M. Javary ne prévoit pas comme à Bruxelles le reliement d'une gare en impasse à une autre gare du même type avec le maintien de chacune à son emplacement, non, il va beaucoup plus loin, il prévoit l'abandon complet de la gare actuelle de Lille, au prix de la ruine du quartier le plus brillant de la Ville, et la création à distance, d'une gare de passage.

Il a donné sur ce sujet une conférence extrêmement documentée à la Société industrielle du Nord et l'a publiée en brochure.

Après avoir parlé des inconvénients de la gare à rebroussement il conclut ainsi :

« Que tout cela *serait simplifié* s'il était possible d'envisager la substitution de la gare de passage à la gare à rebroussement actuelle, et à quel magnifique ensemble ne nous serait-il pas possible d'arriver par là, non seulement au point de vue de la *perfection du service des chemins de fer*, mais aussi même au point de vue de l'aspect extérieur et de l'aspect de la gare !

» C'est à vous qu'il appartient d'en décider; je ne désespère pas que nous voyions dans l'avenir la réalisation de cette conception. »

Ainsi tourne à la confusion de ceux qui l'ont invoqué l'avis demandé, au cours d'une conversation, à M. Javary qui n'a pu soupçonner d'être induit de la sorte à infliger un démenti au témoignage prémédité, réfléchi, spontané de son éminent prédécesseur et de s'infliger un démenti à lui-même, partisan décidé des gares de passage au point de ne reculer ni devant la lutte avec les influences locales, ni devant les violentes protestations des intérêts lésés.

* * *

On sait que longtemps avant la guerre le Gouvernement français a exigé, lors de la construction du Métropolitain à Paris, que le tracé en fût établi de manière à ne pas empêcher la construction d'une jonction et d'une gare centrale pour les grandes lignes des chemins de fer.

La réplique nous dit : « Quant au projet de jonction à Paris on peut être sûr qu'il n'en sera plus question. »

On peut être sûr !

Voici de quoi on peut être sûr : c'est que, reprenant l'idée d'avant-guerre, les Documents parlementaires de la Chambre des Députés ont publié, en

1923, le programme du Gouvernement pour l'extension et l'amélioration de l'outillage national, et qu'au chapitre des chemins de fer, presque en tête du programme figure : « *Raccordement des gares de Paris-Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée* ».

On remarquera que cette publication est même postérieure au dépôt en 1922 du projet de M. Neujean.

* * *

En vue de gonfler systématiquement les dépenses à imputer à la Jonction on avait essayé de mettre à sa charge celles relatives à la gare de dépôt à Forest.

Pour réduire cette tentative à néant il nous a suffi de reprendre dans la note de minorité de M. Helleputte le passage suivant : « Les projets approuvés créent à Forest une gare de dépôt pour les rames des trains de voyageurs et pour la remise des moteurs. Les terrains sont dès longtemps acquis, et les travaux en ont été entamés avant-guerre.

» Ces installations ont été jugées nécessaires *en toute hypothèse* par les diverses commissions, mais, ainsi que le fait déjà remarquer la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900, ces installations peuvent être moindres dans le système de la Jonction.

» La dépense de la gare de dépôt à Forest n'est donc pas une conséquence de la Jonction. Elle peut même être réduite par la création de celle-ci. »

On nous réplique sur un ton cassant :

« Il y a là une erreur manifeste et l'on a fait dire à M. Helleputte une contre-vérité en avançant que les travaux étaient commencés à Forest avant la guerre. Je ne vois absolument rien d'entamé à Forest de ce qui serait nécessaire à la Jonction : faisceaux de voies, etc. »

Laissons là l'imputation offensante pour M. Helleputte. Il a été bien à même, en technicien expert, d'apprécier, sans le secours de personne, les ouvrages considérables exécutés avant la guerre et nécessaires pour la gare de formation.

Sa déclaration est rigoureusement conforme à la vérité.

Nous-mêmes nous avons pu nous en convaincre par une visite sur place.

Il a été construit avant la guerre :

1^o Un immense voûtement en maçonnerie au-dessus de la Senne, ayant au moins une centaine de mètres de longueur, occupé en partie par les voies de la gare aux marchandises, mais dont un tiers au moins de la partie construite est destiné à recevoir les voies d'accès ou de manœuvre de la gare de formation pour la Jonction;

2^o Un viaduc métallique vraiment monumental, de 24 mètres d'ouverture, sur la dite rue de 24 mètres, ayant — mesuré au pas — 70 à 75 mètres de longueur, soit une superficie de 1,700 mètres carrés environ et dont bien près de la moitié est destiné à recevoir les voies de la gare de formation;

3^o La ligne nouvelle de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi doit franchir la gare de formation sur un immense viaduc ayant beaucoup plus de 100 mètres de longueur, établi à grande hauteur au-dessus du terrain naturel et passant au-dessus des voies de la gare de formation, elles-mêmes surélevées de 5 à 6 mètres au-dessus du terrain naturel des anciennes prairies.

Les fondations de cet ouvrage d'art, exceptionnel en Belgique, s'établissent dans les alluvions vaseuses de la vallée de la Senne. Avant d'atteindre le niveau des voies de la gare de formation que le viaduc doit enjambrer, elles atteignent, *depuis leur base*, une hauteur déjà considérable qui en eut rendu l'exécution plus difficile encore après l'établissement des voies de la gare.

Aussi dès avant la guerre, a-t-on établi ces fondations jusqu'au niveau du rail et il est facile au simple promeneur de voir un certain nombre de massifs de ces fondations émerger de la partie des remblais déjà établis pour la gare de formation.

Sans la gare ce viaduc serait inutile

et les fondations exécutées n'auraient pas été établies.

Voilà non pas des appréciations, mais des faits qu'il est loisible à chaque membre du Sénat d'aller constater.

Cela n'empêche pas les rédacteurs de la réplique d'écrire audacieusement qu'il ne voit absolument rien d'entamé à Forest de ce qui sera nécessaire dans le cas de la Jonction.

La réplique dit encore : « Il est tout à fait inexact que ces « installations soient jugées absolument nécessaires en toute hypothèse ».

Cette allégation est contredite par le fait que la nécessité des installations de la gare de Forest *en toute hypothèse* a été reconnue avant la guerre par les hauts fonctionnaires étudiant le problème sans idée préconçue, en pleine liberté sous la présidence de l'éminent technicien qu'était M. Ramaeckers.

C'est même sur sa déclaration formelle que la note préliminaire du Budget extraordinaire de 1900 comprenant les premiers crédits sollicités par nous pour la Jonction faisait ressortir que dans le système de la Jonction, il était même facile de diminuer les installations de formation et de remisage.

Ceci implique bien que dans le cas de non-exécution de la Jonction, les installations de Forest auraient été non seulement nécessaires mais plus vastes même et plus coûteuses.

Les quelques fonctionnaires qui mènent aujourd'hui une campagne suspecte contre la Jonction s'illusionnent en supposant qu'il leur suffit pour contrebalancer la valeur de ces études purement objectives d'y opposer cette affirmation tranchante : « il est tout à fait inexact, etc. ».

Il y a bien plus. Nos contradicteurs ont d'avance donné eux-mêmes un démenti à cette affirmation.

Le Gouvernement a déposé à la Section centrale de la Chambre, à l'appui du projet d'abandon, des plans d'instal-

lation au Midi dans la double hypothèse :

1^o Abandon de la Jonction avec maintien de la gare en impasse;

2^o Réalisation de la Jonction.

Ce sont notamment les plans IV et V sur lesquels M. Helleputte a appelé l'attention et dont avec sa science profonde de technicien il a tiré des déductions absolument concluantes :

« Il est édifiant, dit-il (page 132) de rapprocher les plans IV et V. On voit nettement qu'à partir de l'Avenue du Roi le dispositif est *identique* dans le cas de la Jonction et dans celui de la gare en impasse et qu'on y trouve dans les deux cas, les mêmes voies vers le hangar aux voitures, d'une part et vers la gare de formation de l'autre. Ces installations ne sont donc pas inhérentes à la Jonction et ne peuvent être mises à charge de celle-ci ».

Tel est le désarroi de nos contradicteurs qu'ils ne se retrouvent plus dans leurs propres documents !

* *

Dans notre note n^o 4 nous avons fait ressortir l'injustice projetée contre les propriétaires expropriés, en voulant les dépouiller de leur droit de rétrocession.

Politique de bien mal acquis, disions-nous, *qui à elle seule doit rendre les plus hésitants hostiles au projet d'abandon*.

Les rédacteurs de la réplique nous font cette étourdissante réponse : « Si l'on fait la Jonction, les anciens propriétaires seront aussi privés de leur droit de rétrocession, etc. » !

C'est comme si on disait à celui dont on a volé l'automobile : peu vous importe, car si vous aviez donné suite à votre décision de vendre cette voiture vous en seriez également privé.

Ignorent-ils donc que le droit de rétrocession n'a été inscrit dans la loi que pour éviter, sous prétexte d'utilité publique, des expropriations ne servant pas à cette fin ? Le droit de rétrocession

n'entre en action que si les travaux justifiant l'expropriation ne s'exécutent pas ; si, au contraire, ils s'exécutent, les propriétaires ne peuvent être privés d'un droit dont l'exercice dépend de la non-exécution !

Mais il n'y a pas que ce paralogisme, la réponse dit encore : « C'est un effet de l'expropriation par zone ».

Affirmation absolument erronée. L'expropriation par zone n'a aucunement cet effet et laisse parfaitement subsister le droit de rétrocession. De plus, l'erreur juridique est ici doublée d'une erreur de fait, car l'expropriation par zone n'a pas été appliquée aux propriétés expropriées par l'État dans les parties du tracé de la Jonction, situées d'une part entre la rue de Loxum et la gare du Nord, d'autre part entre la rue de l'Hôpital et la gare du Midi.

Il n'est pas étonnant qu'inspiré par des informateurs si mal renseignés eux-mêmes, M. Neujean ait commis de nombreuses erreurs.

La publication de la note de minorité de M. Helleputte avait attiré l'attention d'un important journal financier : *L'Echo de la Bourse*. Il s'était déclaré nettement hostile à la Jonction pour des raisons d'ordre budgétaire, aujourd'hui périmées, mais après avoir combattu pour l'abandon du travail, il publiait en faveur du droit de rétrocession un long article, fortement raisonné, dans lequel il se place au-dessus des questions d'opportunité et s'inspire uniquement du sentiment de la justice.

En voici un extrait. L'article commence par citer la disposition de la loi du 17 avril 1835 qui proclame le droit de rétrocession, puis il conclut :

« En vertu de la loi de 1835, l'exproprié a donc le droit de rentrer en possession de sa propriété, si les travaux pour lesquels son bien a été saisi ne se font pas. C'est sous l'empire de cette loi que se sont faites les expropriations de la Jonction. Une autre loi survient, quinze ou vingt ans plus tard, et prive l'exproprié de ce droit.

» Dans toutes les langues du monde, cela s'appelle de la fourberie. Et M. Helleputte a parfaitement raison de s'élever contre cette disposition qui pue la spoliation à plein nez.

» Pourquoi le législateur de 1835 a-t-il reconnu aux expropriés le droit de rétrocession ? Pour éviter la spéculation à l'expropriation. Si le droit de rétrocession n'existait pas, l'expropriation pour cause d'utilité publique servirait à un mauvais gouvernement à se créer des ressources au détriment de quelques contribuables. Et ce qui est vrai du Gouvernement est vrai aussi des administrations provinciales et communales.

» Nous posons une question au Gouvernement. Si les maisons et les terrains qu'il a acquis pour lui-même et pour la Ville de Bruxelles avaient *diminué* de valeur depuis les expropriations, au lieu qu'ils ont augmenté, songerait-il à priver les expropriés du droit de rétrocession ?

» Cela, *c'est l'aveu de la spéculation.* »

On ne saurait mieux dire. Voilà de la part d'un appréciateur nullement suspect de sympathie pour la Jonction, le langage indigné avec lequel est accueillie une disposition directement violatrice du droit, glissée dans le projet d'abandon sans le moindre commentaire.

Ce n'est pas le Sénat qui voudra prendre sur lui la responsabilité d'une injustice aussi flagrante.

* *

LA JONCTION EST DÉJÀ A MOITIÉ RÉALISÉE.

Pour faire ressortir combien serait déraisonnable l'abandon de la Jonction, nous avons affirmé à plusieurs reprises que le projet est déjà à moitié réalisé.

Nos contradicteurs le contestent, mais ils prouvent ainsi qu'ils ne se rendent pas même compte de l'ampleur de la tâche devant laquelle nous nous sommes trouvés lorsqu'il s'est agi de passer à

l'action et à l'exécution des décisions du Parlement.

Il a fallu exproprier, outre les quartiers de la Putterie et de Sainte-Elisabeth tous les immeubles sur le parcours des trois kilomètres de la Jonction. De là, pour chacune de ces 900 à 1,000 propriétés, des expertises — et leur longueur est classique; — de là, en cas d'échec de négociations laborieuses, des procédures, des plaidoiries, puis des jugements et des arrêts impatiemment attendus pendant de longues années.

D'après toutes les prévisions, cette opération devait prendre plus de temps et coûter plus de peine que l'exécution de la partie technique. C'est une des plus vastes expropriations qui aient été faites en Belgique, portant sur une somme de 82 millions-or; aussi, a-t-il fallu, pour la réaliser, le concours des contribuables du pays entier, et, soit dit en passant, n'est-il pas intolérable d'entendre soutenir aujourd'hui que cet immense effort, cette énorme dépense ne devrait profiter qu'à la seule Ville de Bruxelles ?

L'obstacle des expropriations une fois vaincu, on a mis la main à la partie technique : le drainage, le creusement et l'établissement de la plate-forme de la Halte centrale, ensuite les travaux à partir de la place de la Chapelle jusque devant la gare du Midi. La mise en adjudication du tunnel sous la rue Courbe avait eu lieu une première fois et sa remise en adjudication était officiellement annoncée lorsqu'est arrivé M. Neujean qui, à l'inspiration de M. Max, a tout arrêté.

Beaucoup plus de la moitié de la dépense estimée avant guerre était déjà dépassée alors, beaucoup plus de la moitié des difficultés juridiques, financières et techniques étaient résolues.

N'avions-nous pas raison de dire que la Jonction est à moitié réalisée au moment où on nous propose de l'abandonner ?

* *

Mais à propos des travaux exécutés nous avons été étonnés de trouver, sous la plume des techniciens rédacteurs de la réplique, une observation formulée autrefois dans la presse par des profanes excusables de ne pas connaître le projet.

« On a commencé, disent nos contradicteurs, par la partie qui n'offrait pas de difficultés. C'est par là qu'on aurait dû finir si on avait voulu ménager les deniers publics. »

Apprenons-leur, puisqu'ils ignorent les rétroactes, que le programme à suivre a été arrêté à une époque non suspecte, bien des années avant l'exécution des travaux, puisque nous-mêmes y avons encore été mêlés.

Ce programme a été dicté précisément par le souci de ménager les deniers publics, et aussi par le désir de nuire aussi peu que possible à la voirie de la capitale.

L'exécution de 1,900 mètres courants de tunnels à travers la ville comporte, *grosso modo* 400,000 mètres cubes de déblais. Si les travaux avaient été entamés par là — à supposer qu'en 1911 on disposât des terrains nécessaires — il eût fallu transporter ces 400,000 mètres cubes par charrettes à travers les rues les plus animées du cœur de la capitale vers des terrains de dépôt en dehors de l'agglomération. La dépense aurait été très considérable. Puis il eût fallu aller y reprendre une partie de ces terres pour les déverser en remblais des parties aériennes. La dépense s'en serait trouvée doublée.

Les parties aériennes devant au contraire être réalisées avant le creusement des tunnels, et devant être poussées jusqu'aux gares du Nord et du Midi, il devenait facile et rationnel de déverser les 400,000 mètres cubes d'abord entre les murs de soutènement des parties surélevées du tracé, et ensuite l'excédent dans des wagons stationnant sur une voie de gare d'où ils seraient enlevés par des trains. L'exécution d'un programme en sens inverse aurait, par le transfert aller et retour de ces centaines

de mille mètres cubes de terre, souillé et rendu impraticables les rues déjà encombrées du centre de la capitale.

Autre raison justifiant en fait le programme suivi, c'est que pour commencer les travaux il fallait disposer des terrains nécessaires ! Nos contradicteurs semblent n'y avoir pas même réfléchi, sinon ils se seraient rendu compte que les acquisitions de terrains dans la partie où ont été exécutés les travaux avaient été les moins laborieuses et qu'elles étaient terminées bien longtemps avant celles comprises dans les autres sections.

Voilà encore réduite à néant une critique de l'aveugle parti pris contre lequel nous luttons.

* *

Mais le reproche si évidemment injustifié d'avoir commencé les travaux à rebours n'était que prétexte à une imputation de tromperie à l'adresse des ingénieurs éminents qui avaient dressé le programme des travaux.

Les rédacteurs de la réplique ajoutent en effet : « On semble bien avoir eu peur d'entamer le travail le plus difficile. C'est ainsi qu'on n'avait pas même étudié le moyen de vaincre le boulant aux endroits critiques. »

Autant vaut dire que les techniciens présidant à l'exécution de la Jonction ont voulu tromper le pays — on se demande dans quel but ! — en le séduisant par des travaux faciles, sauf à le placer un jour devant des difficultés qu'ils estimaient inabordables au point de ne pas même oser en faire l'étude.

La passion de dénigrement de nos contradicteurs est-elle impérieuse au point de ne pas même leur laisser la liberté d'esprit nécessaire pour prendre connaissance des rétroactes de l'affaire et des études approfondies auquel le problème a été soumis ?

Disons-le nettement : il a été amplement démontré que le boulant ne se rencontre en aucun point du tracé.

Ou bien les auteurs de la réplique

l'ignorent, et leur ignorance est impardonnable tant abondent les preuves à l'appui de notre affirmation; ou ils ne l'ignorent pas, et alors cette évocation *du boulant* est encore un stratagème visant à induire le Parlement en erreur.

Comme le rappelle la note de 1909, annexée au Budget extraordinaire, la première préoccupation de l'auteur du tracé a été l'étude du sous-sol de la ville de Bruxelles. C'est même, peut-on dire, le résultat de cette étude préalable qui a indiqué avec une précision rigoureuse le tracé à adopter.

Préalablement à tous sondages spéciaux on était fixé. Les documents géologiques tant officiels que privés, les études hydrologiques du sous-sol de Bruxelles contrôlées par la constatation du niveau des eaux dans de nombreux puits permettaient de se rendre suffisamment compte de la nature des terrains et de l'allure des nappes aquifères.

Le Gouvernement institua néanmoins en 1900 une Commission de géologues chargée de procéder à des sondages de contrôle. Elle était composée de MM. Mourlon, Renard et Rutot dont nous n'avons pas besoin de faire ressortir la haute compétence.

Au lieu de se borner à l'étude des seuls terrains empruntés par la Jonction, ils jugèrent utile d'en confronter la nature avec celle de deux variantes de ce tracé envisagées par hypothèse.

Il leur suffit de sept sondages pour rencontrer en plusieurs points de ces variantes l'existence de sables boulangers.

Ils firent par contre 26 autres sondages en suivant le tracé du projet adopté. L'analyse en est longuement donnée aux pages 81 à 97 de la note de 1909; on y relève la nature de 461 échantillons retirés des tubes, *et pas un, pas un seul ne révèle l'existence de sable boulangier!*

Se sentant battus de ce côté, les inspireurs du rapport de M. Max Hallet lui ont suggéré qu'il ne suffit pas de sondages pour s'assurer de la composition des terrains; on ne peut se baser, à les

en croire, que sur des expériences en grand.

Or ces expériences en grand ont été faites avec succès non seulement dans des terrains analogues ou pires, mais une expérience en grand a été faite sur place.

La Commission des géologues constate dans son rapport que c'est dans la Halte centrale que se rencontreraient les conditions les plus critiques d'exécution des travaux, et elle n'hésite pas à dire que le creusement de la Halte ne sera pas des plus faciles.

En 1912-1913 les ingénieurs de l'Etat entamèrent à la Putterie les travaux du creusement de la Halte; toutes les constatations faites par les sondages furent confirmées. La nature du terrain étant ainsi connue comme étant particulièrement aquifère et d'une consistance signalée comme une des plus faibles de tout le tracé, les précautions nécessaires avaient été prises.

Le déblai de début ayant été poussé aussi profondément que le permettait la nature du terrain, il fut procédé en régie à l'assainissement de la partie restante par l'établissement d'égoûts-drains de la nature de ceux qui à Tour et Taxis avaient donné les plus heureux résultats. A environ 4 mètres en contrebas de la plate-forme à réaliser pour la pose des voies de la Halte centrale, il fut creusé deux galeries de drainage qui ont aussitôt rabattu la nappe aquifère bien en dessous du plan d'assiette des voies futures.

Le succès fut complet et décisif. Sur ce sol naguère fluent, ne supportant pas même le poids de l'homme, les lourds camions amenant les briques et autres matériaux pouvaient circuler quinze jours après le creusement de la galerie voisine.

Le sol ainsi asséché fut ensuite déblayé sur la superficie de la Halte centrale jusqu'au niveau des voies futures.

Le sol a été si bien drainé, si bien affermi que des talus extrêmement raides, presque à pic, au pied de très

vieilles constructions, se sont maintenus depuis le début de la guerre sans aucun soin, sans aucun entretien, sans surveillance et sans qu'aucun travail de consolidation y ait été fait. Les dépendances de l'hôtel d'Ursel qui sont presque à pic au-dessus de la fouille n'ont subi aucun dommage ni de l'exécution du travail, ni de l'abandon des chantiers depuis quinze ans.

La plate-forme telle que chacun peut la voir est la plate-forme définitive de la Halte centrale, il ne reste qu'à y placer les rails. Le terrain a été drainé à 4 1/2 mètres sous leur niveau et à 2 1/2 mètres environ au-dessous du niveau inférieur des fondations à établir; le niveau de la nappe aquifère a été abaissé de 6 mètres, et tout cela sans aucun accident.

Il n'y eut qu'une voix parmi les spécialistes pour reconnaître le plein succès de l'opération.

N'est-il pas inexcusable que dans le but d'égayer l'opinion publique on vienne encore après cela parler du boulant dont l'inexistence est démontrée avec tant d'éclat?

Le résultat obtenu à la Putterie ne manqua pas d'étonner les profanes longtemps abusés par l'annonce de catastrophes imaginaires, mais ce résultat n'a fait que répondre à l'attente assurée de tous les praticiens au courant des nombreux travaux exécutés antérieurement dans les sables yprésiens aquifères.

Il n'a été que la répétition du succès d'une autre expérience en grand, faite auparavant par M. Bruneel à la gare de Tour et Taxis, qui occupe une superficie de 44 hectares.

Dans l'exécution de la vaste tranchée qui donne accès à cette gare, on a rencontré à grande profondeur, des sables yprésiens très aquifères, extrêmement mous, au point que les ouvriers n'y pouvaient passer que sur des planchers si bien que la tranchée n'a pu, tout d'abord, être établie à la profondeur prescrite.

Il a été créé dans ces terrains et à

2 mètres environ sous le niveau projeté pour les voies, une galerie de drainage de faible section. Au bout de peu de semaines, l'assèchement du terrain était tel que des tranchées à parois verticales ont pu être creusées presque sans blindages et que aussitôt après la mise à profondeur de la tranchée, les voies ont pu être posées. Le passage des lourdes machines roulant en grand nombre sur ces couches, naguère absolument molles, n'accuse aucun mouvement de celles-ci. C'était prévu; c'est dans l'ordre.

Mais il y a mieux. Des expériences en grand, en très grand ont même eu raison du *boulant*, lequel ne se rencontre pas dans le tracé de la Jonction.

Les tunnels de Godarville et de Seneffe ont été creusés en pleines couches yprésiennes sableuses ou argilo-sableuses, *boulantes*. Le tunnel de Renaix, creusé à environ 35 mètres sous la crête de partage, est établi en pleins sables yprésiens *boulants*. Ces divers ouvrages d'art ont pu être exécutés grâce au creusement préalable de galeries de drainage.

Nous n'en finirions pas de citer des expériences directes et probantes; on peut en trouver encore toute une série signalées à la page 114 de la note de 1909 et dans le discours du 15 mars 1911, à la Chambre, de M. de Broqueville, Ministre des Chemins de fer à cette époque.

Espérons que c'en sera fait de cette légende du boulant inventée à titre d'épouvantail, et que nos contradicteurs voudront dorénavant abandonner l'espoir de terrifier les membres du Sénat par la perspective de difficultés imaginaires.

Nos contradicteurs se gardent de parler encore du tunnel du Cinquantenaire. C'est prudent de leur part.

Ils ont compris qu'il ne fallait plus essayer de faire, comme dans le rapport de M. Max Hallet, un rapprochement entre le tunnel de la Jonction à établir dans le bas de la ville à flanc de coteau, et celui du Cinquantenaire, établi dans

le haut; entre un travail à établir dans le sable yprésien *humide* dont la stabilité devient merveilleuse par le drainage, et un travail dont les fondations se trouvent à plus de 10 mètres *au-dessus* de la nappe aquifère dans un terrain absolument *sec*, tristement célèbre pour avoir autrefois causé par ses mouvements subits la mort d'un grand nombre de puisatiers, dans une zone constituée de sables sans consistance toujours prêts à s'ébouler, coulant comme le sable dans un sablier, s'échappant jusqu'entre les blindages des tranchées, créant ainsi des vides qui de proche en proche s'étendent au loin et causent inévitablement des dommages à la surface.

Ces deux travaux sont aussi différents l'un de l'autre que le jour diffère de la nuit.

* * *

Ces lignes étaient écrites lorsque nous avons reçu le 11 janvier réponse à notre question n° 49 du 1^{er} décembre 1927 relative au battage des pilotes pour le voûtement de la rue Courbe.

Cette réponse manque absolument de netteté. Elle indique bien sur le plan où les pilotes de fondation doivent être placés, mais elle laisse ignorer à quels emplacements, sous quelle charge et à quelle hauteur de chute ont été battus les pilotes d'essai, ce qui est essentiel en l'occurrence puisque l'auteur de la réponse croit devoir faire état de ce que la longueur des pilotes d'essai a été trouvée insuffisante pour une partie des pilotes définitifs.

Cette insuffisance n'a, d'ailleurs, rien d'extraordinaire, elle se rencontre souvent dans l'exécution des travaux. On y supplée avec facilité de différentes manières notamment par l'application d'alonges aux pilotes qui n'atteignent pas encore le refus imposé au moment où ils sont battus jusqu'au niveau du sol, ce qui est de pratique courante. C'est manquer d'arguments sérieux que d'invoquer des misères de l'espèce.

Si feu M. Coppieters était encore parmi nous, ce n'est pas ce menu incident qui l'empêcherait de répéter, avec sa forte autorité d'ingénieur et de praticien de grands travaux, son témoignage d'autrefois donné à la tribune du Sénat :

« J'ai eu la satisfaction de constater que le projet dont j'ai eu l'occasion de voir les plans, a été cette fois admirablement étudié sous tous les rapports et *notamment au point de vue des fondations* ».

N'est-il pas inouï qu'on ose même se permettre, afin de jeter du doute sur la nature du sous-sol, de se prévaloir de ce qu'une des sonnettes employées au battage, n'a pu, à un moment donné, être maintenue exactement au niveau du sol, parce que engagée dans la boue à raison du fait que l'entrepreneur n'avait pas eu soin de prendre les dispositions nécessaires pour l'écoulement des eaux de pluie ? C'est prendre vis-à-vis des membres du Sénat des licences offensantes que de les supposer accessibles à semblables déductions.

Et dire que ce sont ces mêmes fonctionnaires qui travaillent avec une hâte fébrile à la section — de nulle utilité sans la Jonction — de Bruxelles-Midi à Denderleeuw pour compléter la ligne vers Gand-Saint-Pierre. Ils y construisent un colossal viaduc d'un demi-kilomètre de longueur et d'une hauteur de 40 à 50 mètres dans la vallée de la Pède, composée des pires terrains d'alluvion, ce qui est connu de tous ceux qui fréquentent comme nous cette région.

Cet immense ouvrage d'art, sans précédent parmi les travaux exécutés par le Département des Chemins de fer, doit être établi sur pilotis.

D'après les renseignements qui nous sont venus de là-bas, il a fallu nombre de mois après l'adjudication, pour arriver à fixer la longueur des pilotes, et même, paraît-il, pour déterminer le système des fondations.

Il serait intéressant de savoir quelles sont, dans les battages *définitifs*, les longueurs des divers pilotes battus dans

les divers endroits : massifs de fondations, culées, piles, et quelle est leur différence de longueur avec celle des divers pilots d'essai.

Nous serions bien curieux de savoir si les contrariétés qu'on a rencontrées à ce point de vue vont inspirer à nos contradicteurs la proposition d'abandonner ce travail, comme ils le font pour la Jonction.

Tout ceci uniquement pour faire ressortir le caractère tendancieux et partial de la réponse qui nous a été faite en ce qui concerne le battage des pilots pour le voûtement de la rue Courbe.

En ces derniers temps, on a rendu inaccessibles les terrains de la Putterie, en coupant par des clôtures toutes les ruelles qui y conduisent. Ce sont des terrains de l'Etat, dont la Ville a pris possession pour y exécuter des travaux à propos desquels il nous serait agréable que M. le Ministre des Chemins de fer veuille bien nous dire en quoi ils consistent et s'ils ne sont pas de nature à entraver les travaux de la Jonction. Il ne voudra certainement pas que la Ville puisse un jour s'en prévaloir, au mépris des prérogatives du Sénat, pour s'en créer avec l'aide du Gouvernement, un argument contre l'achèvement de la Jonction. La loyauté n'y trouverait pas son compte. Il ne peut donc être question que de travaux même nécessaires dans l'hypothèse de la Jonction.

Ce n'est pas sans peine que nous avons réussi à pénétrer dans l'enclos, afin de nous rendre compte des données du plan joint à la réponse à la quarante-neuvième question.

Or, nous avons constaté que l'établissement des pilotis a été jugé si parfaitement suffisant par ceux qui voudraient le discréditer aujourd'hui, que sur la moitié de la longueur de la culée Est, ils ont eux-mêmes établi, non seulement les fondations, mais même une partie de l'élévation de la culée. Les massifs des fondations 3, 4 et 5 sont également réalisés sur le pilotis ! Il en aurait été sans doute de même de tous les

autres massifs si la guerre n'était venue brusquement arrêter tous les travaux.

Mais ce qui est exécuté est là comme témoin de l'inanité des critiques formulées aujourd'hui. Ce sont des faits contre lesquels ne peuvent prévaloir les tentatives d'obstruction imaginées pour les besoins d'une mauvaise cause.

*
* *

COÛT D'EXPLOITATION DE LA JONCTION.

Les fonctionnaires hostiles à la Jonction ont fixé à 26.60 par kilomètre le coût du parcours entre la gare du Nord et la gare du Midi reliées.

C'est inadmissible. Pour le démontrer, nous avons eu recours aux données du Compte rendu officiel des Chemins de fer de 1924. C'était le dernier publié à ce moment.

Nous y avons trouvé la preuve qu'à prendre le prix du train-kilomètre à 26.60 pour le parcours effectué sur l'ensemble du réseau en 1924, on arrivait à une dépense très supérieure à la recette voyageurs ! La conclusion saute aux yeux.

Mais, nous objectent nos contradicteurs, vous n'avez pas tenu compte de la dévaluation du franc survenue depuis 1924 ! Vous agissez « comme un particulier qui voudrait établir son budget aujourd'hui en répétant le nombre de francs qu'il a payés en 1924 à son tailleur, à son épicier, etc. ». — « De tels artifices, concluent-ils, démontrent l'embarras de nos adversaires. »

Voyons de quel côté sont les artifices et les embarras.

Pourquoi, au lieu de nous prêter ce raisonnement inepte, nos contradicteurs n'ont-ils pas essayé de nous confondre en produisant les chiffres actuels du parcours-kilomètre des trains-voyageurs et ceux des recettes-voyageurs ?

C'est parce qu'ils savent parfaitement, tout comme nous, que nos calculs, basés à titre exemplatif sur les statistiques

de 1924 — les seules publiées à ce moment — laissent une marge tellement surabondante à l'appui de notre démonstration, qu'elle ne pourrait être absorbée par les statistiques subséquentes. Et en voici la preuve.

Elle résulte de recherches et de calculs

En 1913, de près de.		47,000,000	de kilomètres,
était, en 1920, tombé à		26,500,000	—
Il s'est, en 1921, relevé à		31,000,000	—
— 1922,	—	34,000,000	—
— 1923,	—	36,000,000	—
— 1924,	—	37,137,458	—
— 1925,	—	38,599,489	—

Etant donné cette progression et son point de départ, on peut, en toute modération, supposer que le parcours aura augmenté de un million en 1926 et de un million en 1927, ce qui donnerait pour l'année 1927 le chiffre de 40 millions 600,000 kilomètres.

A prendre le prix du train-kilomètre à 26.60 suivant le prix irréductible de nos contradicteurs, ce parcours aurait coûté 1,079,960,000 francs.

Voyons maintenant les recettes. Il y a cinq mois, c'était le 27 juillet, nous avons par voie de question, demandé à connaître quel était sous le régime des nouveaux tarifs la recette kilométrique du service des voyageurs sur l'ensemble du réseau. La question est restée sans réponse.

Mais il y a quelques jours nous avons trouvé le renseignement dans une publication privée reproduisant les chiffres de recettes de la Société Nationale qui, si nous ne nous trompons, établit sa comptabilité de septembre à septembre.

Pour les douze mois, de septembre 1925 à fin août 1926 la recette-voyageur a été de 485,664,000 francs; pour les douze mois suivants, de septembre 1927 à fin août 1927, grâce à une forte augmentation de tarifs, la recette s'est élevée à 665,510,000 francs.

Nous arrêtant à ce dernier chiffre pour rester dans l'actualité à laquelle on

qui auraient pu nous être épargnés, mais que nous n'avons pas craint d'entreprendre, certains d'aboutir à une conclusion favorable.

Le parcours kilométrique des trains-voyageurs qui était :

nous reproche d'avoir voulu échapper, nous constatons que la dépense du parcours kilométrique 1,079,960,000 francs, compté à 26.60 aurait dépassé les recettes de manière à infliger au chemin de fer une perte de 413,450,000 francs !

C'est purement et simplement la confirmation de notre thèse.

Ne met-elle pas en évidence les invraisemblables exagérations auxquelles on a recours pour combattre notre démonstration de la productivité de la Jonction ?

Et il est piquant de faire un rapprochement entre cette perte imaginaire de 413 millions résultant de l'application du prix de 26.60 au train-kilomètre, et entre le libellé de l'article 100 du Budget des Voies et Moyens de 1928 : « Part revenant à l'Etat dans les bénéfices de la Société Nationale des chemins de fer belges : 270,000,000 de francs. »

* * *

PRODUCTIVITÉ DE LA JONCTION.

En nous basant sur les statistiques des années 1900 à 1923 nous avons établi que la progression normale du nombre de voyageurs est en moyenne de 5.40 p.c. Telle elle a été dans le passé pendant une longue période, telle nous sommes autorisés à la prévoir pour l'avenir.

Pour combattre nos prévisions, on invoque des considérations démographiques très discutables auxquelles nous ne nous arrêterons pas, elles révèlent trop clairement la préoccupation de mesurer le développement de la population à la capacité de la gare du Nord !

Nos contradicteurs perdent de vue que la population n'est qu'un seul des *très multiples* facteurs qui déterminent le chiffre du mouvement des voyageurs.

Pour en avoir la preuve, il suffit de mettre en regard le chiffre de la population et le nombre de voyages par habitant pendant les années 1900 à 1925 dont nous avons fait état dans notre note n° 4.

Années.	Population.	Nombre de voyage par habitant.
1900 . . .	6,693,000	18
1901 . . .	6,799,000	18
1902 . . .	6,896,000	18
1903 . . .	6,985,000	18
1904 . . .	7,074,000	19
1905 . . .	7,160,000	20
1906 . . .	7,238,000	21
1907 . . .	7,317,000	22
1908 . . .	7,386,000	21
1909 . . .	7,451,000	12
1910 . . .	7,423,000	24
1911 . . .	7,490,000	24
1912 . . .	7,571,000	25
1913 . . .	7,638,000	26
1920 . . .	7,405,000	27
1921 . . .	7,482,000	28
1922 . . .	7,539,000	29
1923 . . .	7,606,000	31
1924 . . .	7,684,000	29
1925 . . .	7,812,000	28

Cette statistique a son éloquence. N'est-il pas frappant de voir que pour une population augmentée en 1925 de 16.72 p. c. comparativement à l'année 1900, le nombre de voyages par habitant a augmenté de 55 p. c. ? Ce qui revient

à dire que le trafic a une force ascensionnelle de trois fois et demie supérieure à celle de la population.

Les auteurs de la note-réplique reconnaîtront-ils l'erreur de leur raisonnement ?

Il n'en faut rien croire, car d'un même contexte ils reviennent encore avec leur argument tiré du nombre des voyageurs qui ont débarqué à la gare du Nord — à une seule gare en un mois unique — et ils triomphent du fait que ce nombre a encore diminué en 1926 et 1927.

Dans notre note n° 4 nous avons démontré, et nous nous bornons à nous y référer, qu'il s'agit là de chiffres inacceptables et dénaturés à raison du fait que nombre de trains n'ont cessé d'être détournés de la gare du Nord. Il en a été surtout ainsi cet été pendant la saison balnéaire, précisément pendant le mois d'août pris pour base de la statistique.

Ces chiffres sont dépourvus de toute force probante. Parlons de l'ensemble du réseau et de la cause temporaire du fléchissement du nombre des voyageurs depuis 1924.

Il ne faut pas la chercher, comme le font nos contradicteurs dans le fait que la population de la Belgique tend à un maximum, truisme qu'ils nous opposent comme si nous ignorions que dans n'importe quel domaine tout accroissement tend à un maximum. C'est de ce lieu commun qu'ils se prévalent inconsidérément sans prendre garde que pendant les années 1921, 1922 et 1923 le nombre des voyageurs s'est considérablement accru malgré une population *inférieure* à celle de 1913.

La cause temporaire de la diminution du trafic gît dans l'augmentation des tarifs. C'est d'une évidence écrasante. Sans vouloir revenir sur les considérations d'ordre économique développées à ce sujet dans notre note n° 4, nous ne croyons pas inutile de mettre sous les yeux de la sous-commission le tableau de la progression du barème.

	En 1913	En 1923	En 1924	En 1927
Trajet de 100 kilomètres aller et retour en 3 ^e classe	6 05	16 80	25 »	42 »
Trajet de 100 kilomètres aller et retour en 2 ^e classe fr.	10 30	28 40	44 »	74 »
Abonnement général en 3 ^e classe . .	375 »	825 »	1,340 »	2,260 »
— — 2 ^e classe . .	655 »	1,441 »	2,340 »	3,920 »
Abonnement de 5 jours en 3 ^e classe .	13 »	50 »	80 »	150 »
— — 2 ^e classe .	23 »	80 »	130 »	250 »
Abonnement de 15 jours en 3 ^e classe .	23 50	90 »	140 »	260 »
— — 2 ^e classe .	41 »	150 »	240 »	420 »

Les spécialistes chargés d'élaborer ces tarifs n'auront pas supposé, soyons en certains, que le public y serait indifférent. Le phénomène qui s'est produit temporairement ne les aura nullement étonnés : les recettes ont augmenté, le nombre des voyageurs a diminué. La cause se trouve ainsi à côté de l'effet, et nos contradicteurs qui cherchent des causes imaginaires rappellent le personnage de la légende qui cherchait son cheval alors qu'il se trouvait dessus.

Ils sont rares les voyageurs de 3^e classe — et c'est la foule — qui dépensent avec la même sérénité 42 francs au lieu de fr. 6-05, 150 francs au lieu de 13 francs, 260 francs au lieu de fr. 23-50; 2,260 fr. au lieu de 375 francs.

Et malgré cela, n'est-il pas remarquable que ces augmentations successives de tarifs tout en ayant eu pour effet de diminuer le trafic en 1924, 1925 et 1926 n'aient pas empêché qu'il soit encore supérieur à celui d'avant guerre?

C'est une protestation vivante contre les allégations de dépérissement du chemin de fer; elle justifie toutes nos prévisions quant à son développement normal, pour le moment où l'usage de notre monnaie dépréciée se sera adapté économiquement et psychologiquement aux nouveaux tarifs.

* *

Les auteurs de la réplique fort embarrassés par la progression de 5.40 p. c. du mouvement des voyageurs, que nous avons déduite des enseignements d'un long passé cherchent à échapper à son étreinte par une argumentation désespérée.

Pour juger de la vitalité commerciale et industrielle de la Belgique dans le passé et dans l'avenir, combien grande serait l'erreur de celui que comprendrait dans ses statistiques les années d'occupation pendant lesquelles l'activité du pays a été contrebattue par l'ennemi et bientôt paralysée.

Cette faute nous n'avons eu garde de la commettre dans notre appréciation de l'activité du chemin de fer; nous avons eu bien soin d'exclure de sa carrière ses années de martyre.

Nous eussions été inexcusables de ne pas le faire, car voici comment le compte rendu 1914-1919 décrit l'état du réseau à l'armistice : « Il y avait 1,100 kilomètres de lignes totalement détruites et 400 kilomètres partiellement. Au total, 2,200 kilomètres étaient à réfectionner; 1,419 ouvrages étaient démolis dont 350 ponts importants et un tunnel; 594 stations et haltes sur 1,450 existant avant la guerre étaient inaccessibles et les principales gares de formation étaient détruites par les explosions..... Le nombre de locomotives restées en Belgique était de 1,700 sur un effectif d'avant

guerre de 4,370, dont 70 p. c. étaient inutilisables... Pendant ces six années (1914-1919) il y eut à peine vingt mois d'exploitation... Même en 1919 les trains de voyageurs n'avaient pu circuler que pendant les cinq derniers mois. »

Le croirait-on? Nos contradicteurs nous reprochent comme une grossière erreur de ne pas avoir compris ces six années dans l'énumération des années 1900 à 1923 pour rechercher la moyenne du trafic et en établir la progression. A notre diviseur 17, qui s'applique aux années de paix, ils substituent le diviseur 23 comprenant les six années de suspension du trafic, et ils aboutissent par conséquent à un résultat d'une fausseté mathématique si évidente que, si aux examens pour l'emploi de commis aux chemins de fer, un récipiendaire commettait une erreur aussi inexcusable il subirait un retentissant échec.

De tels artifices auraient vraiment pu être épargnés au Sénat.

Dans l'étude de la productivité de la Jonction on s'est largement prévalu de ce que 30 p. c. seulement des voyageurs soient munis de coupons à prix pleins.

En rédigeant notre note n° 4, nous avons eu la curiosité de confronter ce chiffre avec les statistiques réunies de 1923 et 1924, les dernières publiées, et nous avons constaté que la proportion n'était non pas de 30 p. c. mais de 34.39 p. c.

On nous répond avec assurance : « Les statistiques de 1926 donnent bien 30.4 p. c. et non pas 34.39 p. c., comme le prétend M. Liebaert. Nouvelle différence de 13 p. c. »

Pourquoi les statistiques de 1926, année de crise, devraient-elles prévaloir définitivement sur toutes les autres? Est-ce parce qu'elles servent plus spécialement l'argumentation de nos contradicteurs à raison du fait notamment que, pendant cette période temporaire d'adaptation des prix, le nombre des voyageurs à prix pleins a subi une dimi-

nution plus forte que celle des porteurs d'abonnements ouvriers et d'abonnements scolaires, qui à la différence de beaucoup de voyageurs à prix pleins, n'échappent pas à l'obligation de voyager?

Pour tout juge impartial, c'est au contraire une raison de ne pas s'en tenir exclusivement aux statistiques de cette seule année.

Afin d'avoir une proportion normale à l'abri de toute contestation, il convient de l'établir d'après les données fournies par une longue période d'exploitation, et à cette fin nous avons repris l'examen de la question et avons tablé sur les statistiques des années 1900 à 1926 inclusivement. C'est de notre part une concession que d'y comprendre l'année 1926, tristement célèbre.

Pendant cette période de 1900 à 1926, le chemin de fer a transporté 2 milliards 277,000,000 (en chiffres ronds) de voyageurs à prix réduit et 1,427,000,000 de voyageurs à prix pleins; la proportion de ceux-ci est de 38.52 p. c. sur le total. La modération de cette proportion ressort du fait qu'avant la guerre la proportion calculée sur le trafic des années 1900 à 1913 inclusivement s'élevait même à 40.98 p. c.

Nous sommes donc pleinement fondés à nous en tenir à la proportion de 38.52 p. c. et à repousser celle de 30.40 p. c. mise arbitrairement en avant par nos contradicteurs. Loin d'avoir mérité le reproche d'avoir exagéré les chiffres qu'un calcul sur deux ans nous avait fournis pour notre note n° 4, les recherches auxquelles nous ont obligés les auteurs de la réplique nous permettent d'inscrire dans nos supputations des recettes de la Jonction une proportion (38.52 p. c.) qui dépasse de plus d'un quart celle (30.40 p. c.) qu'ils ont essayé d'y introduire.

Nous les remercions de nous avoir ainsi fourni l'occasion de renforcer encore notre thèse de la productivité.

A propos de la répartition des voyageurs entre les trois classes nous nous sommes basés sur les statistiques de 1923 et 1924 publiées dans le dernier compte rendu du chemin de fer.

On nous oppose des chiffres différents d'après les statistiques non encore publiées de 1926 et on ajoute : « Il n'y a pas de raison de prendre les chiffres de 1923 et 1924 ». C'est bref, mais nous répondons : il n'y a surtout pas de raison de prendre, pour déterminer le classement des voyageurs au cours des années futures, les chiffres de l'année 1926, année de crise violente, l'année où le pays s'est trouvé au bord de l'abîme, l'année du Lundi noir (15 mars) et des profondes perturbations préalables à la stabilisation monétaire intervenue seulement à la fin d'octobre.

La seule année que nos contradicteurs n'auraient pas dû prendre comme base de leurs calculs, ils la choisissent comme criterium, à l'exclusion de toutes les autres ! Pas n'était besoin de nous donner cette nouvelle preuve de leur parti pris, nous l'épinglons néanmoins car elle est de choix. C'est une pièce de collection.

* *

Il nous reste à répondre à plusieurs autres points des répliques que nos contradicteurs ont mis trois à quatre mois à élaborer avec l'aide de tout l'appareil administratif. Malgré l'inégalité, à ce point de vue, d'une lutte que nous devons soutenir par nos propres moyens, nous tenons à éviter jusqu'à l'apparence de la lenteur.

C'est pourquoi nous ne voulons pas remettre à plus tard la communication de cette réfutation partielle.

Nous le faisons aussi pour ne pas laisser le nouveau Ministre des chemins de fer, l'honorable M. Lippens, sous l'impression des critiques fallacieuses formulées d'un ton doctrinal au long des deux cahiers de répliques auxquels nous répondons.

Nous sommes persuadés que la pré-

sente note confirmera sa conviction d'avoir à se tenir en garde contre une conjuration bureaucratique ayant pour but d'enrayer son esprit progressif et de le gagner à une entreprise de rétrogradation par la mise à néant d'une œuvre législative maintes fois consacrées par les Chambres après avoir été étudiée d'une façon plus approfondie que ne l'a jamais été aucun projet de travaux publics.

A l'heure même où nous déposons cette étude, nous reprenons la continuation de notre travail et nous prions M. le Ministre de donner à nos opposants l'ordre de ne pas tarder plus longtemps de répondre à certaines de nos questions, laissées en souffrance depuis des mois, spécialement à celle par laquelle nous demandions le plan des fameux locaux de service de 2 hectares et d'un coût de 60 millions qu'ils ont imaginé pour la gare du Nord convertie en simple gare de passage.

Bruxelles, 29 janvier 1928.

JUL. LIEBAERT.

Je puis me rallier entièrement aux considérations de la note ci-dessus, avec cette réserve, que nos collègues comprendront que je manquerais de modestie en contresignant ce que M. Liebaert nous expose comme ancien ministre des chemins de fer.

EMILE VINCK.

Note n° 6.

Les gageures ne manquent pas dans les répliques de nos contradicteurs, mais en voici une dont l'audace n'a d'égale que la suffisance de son inspiration:

« Le projet présenté aux Chambres par M. Helleputte, nous dit la réplique, à notre note n° 3, n'a pas été étudié sérieusement, et le grand nombre de pages de l'Exposé des Motifs de 1909 ne peut éblouir qu'un lecteur peu initié à la technique de la construction et de l'exploitation des chemins de fer. »

Pas étudié sérieusement, un projet qui a passé au crible serré des discussions de

trois commissions successives comprenant 23 hauts fonctionnaires des différents services, désignés uniquement à raison de leur compétence toute spéciale, résolvant à l'unanimité après mûr examen les 30 questions qui leur avaient été posées, délibérant en pleine indépendance, sous la haute autorité morale et technique du savant M. Ramaeckers, apparemment « peu initié à la technique de la construction et de l'exploitation des chemins de fer » !!

Pas sérieusement étudié, un projet dont M. Coppieters, ingénieur et praticien réputé de grands travaux publics disait en séance du Sénat du 25 février 1910 : « J'ai du reste eu la satisfaction de constater que le projet actuel dont j'ai eu l'occasion de voir les plans, a été cette fois *admirablement étudié* sous tous les rapports et notamment au point de vue des fondations.

» Je ne crois pas qu'on puisse faire mieux....

» Ce que je tiens à constater c'est que le projet en lui-même est très bien étudié... »

En séance du 20 décembre 1910, M. Coppieters insistait : « J'ai examiné les plans de très près, ils sont élaborés avec un talent et une minutie telle que d'après moi, si l'on ne modifie pas les projets, les travaux pourront s'exécuter tels qu'ils sont prévus. J'engage donc le Gouvernement, pour une fois qu'il a un projet *bien étudié*, formant une belle conception d'ensemble, à ne pas s'en départir et à faire exécuter les travaux tels qu'ils sont conçus.

»

» Voilà je le répète, *un projet étudié depuis quinze ans*, qui a passé par les différents ministères de MM. Vandepereboom, Liebaert, Helleputte et de Broqueville; tous les ingénieurs sont unanimes, car il y a unanimité, sur l'excellence du projet présenté... »

A ce témoignage si autorisé nous pourrions, comme l'a fait M. Helleputte dans sa note de la minorité, ajouter les appréciations les plus élogieuses des membres

du Parlement que leur qualité de techniciens rendait plus particulièrement aptes à juger sainement et en toute autorité de la valeur des plans et documents soumis aux Chambres : nous avons nommé MM. Braun, Emile, de Gand; E. Hubert, de Philippeville; Arthur Verhaegen, de Gand; Lemonnier, de Bruxelles; Royers, d'Anvers; Helleputte avant son entrée au Ministère et même M. le Sénateur Hanrez qui, tout en défendant pour la Jonction un autre tracé, n'hésitait pas à écrire que le projet du Gouvernement était admirablement étudié.

Nous nous sommes bornés à reproduire dans son texte même, le témoignage si catégorique de M. Coppieters, parce que, mot pour mot, il donne un éclatant démenti à l'allégation osée des rédacteurs de la réplique.

Pas étudié sérieusement, ce projet, dont les auteurs ont eu soin, dans son élaboration, de s'inspirer de l'étude comparée des grands travaux exécutés à l'étranger et que l'auteur de la réplique semble ignorer quand il affirme, en soulignant les mots qu'il est *matériellement impossible* de réaliser en certains points, d'ailleurs non précisés par lui, le tunnel à plafond plat aux environs des fondations des maisons. *Matériellement impossible* ! Affirmation doctorale destinée à faire impression sur les non-initiés et qui aurait fait pitié à M. Coppieters. Il n'ignorait pas, lui, non plus que les auteurs du projet de la Jonction, que des tunnels ont été établis, soit immédiatement sous les fondations, soit à travers les fondations, soit même à travers les caves, de grands édifices, de monuments, d'églises, sous de vastes maisons de commerce ayant jusqu'à six étages à Londres, à Glasgow, à New-York, à Boston, à Paris, à Berlin, et en maintes autres villes.

Pas sérieusement étudié, ce projet, qui a rencontré l'appui chaleureux et convaincu des huit ministres qui se sont succédé jusqu'à l'arrivée de M. Neujean, projet qui, après avoir été examiné

sous toutes ses faces, a reçu dix-huit fois l'adhésion dans les deux Chambres, au cours de sessions différentes, de majorités comprenant des membres de tous les partis.

Quel pitoyable rôle ont joué ces centaines d'ignorants venus de tous les points du pays ! Pendant les nombreuses années qu'ils se sont appliqués à la question, ils n'ont pas réfléchi, ils n'ont rien observé, ils n'ont rien vu, la lumière n'a été faite à leurs yeux dessillés que le jour où une main docile a tourné le commutateur qui a fait apparaître que chacune de leurs solutions est le contre-pied de ce qu'elle aurait dû être !

Ce qui a été sérieusement étudié, c'est cet article unique du projet de loi de 1922 : « Les travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi ne seront pas continués. » Disposition purement négative dissimulant les conséquences qu'elle implique.

La rapide volte-face préparée par le Comité secret ne lui a pas laissé le temps de faire une proposition positive de travaux quelconques, nous l'avons surabondamment démontré. Contraint de produire des plans, il en fournit qui se modifient au fur et à mesure des objections qui y sont faites. Il est incapable de prendre un engagement ferme, comme nous l'avions fait pour la Jonction. Il aspire uniquement à obtenir un blanc-seing et à n'avoir pas à compter avec la Législature. Tel est le régime que le projet de loi nous demande de consacrer.

Y a-t-il meilleure preuve qu'il n'a rien étudié du tout ?

Aussi, avons-nous réclamé en vain, dans notre note précédente, communication des études faites par ce Comité, avant le dépôt du projet d'abandon de 1922. C'est un aveu du manque complet d'études. On ne pousse pas plus loin le dédain de la Législature.

Demandeur en revision de la loi et de la convention de 1903 créant la Jonction, et qui, de l'aveu même du

Comité, subsistent l'une et l'autre, il se présente les mains vides, cédant uniquement à la résolution de sacrifier les intérêts généraux du pays à l'intérêt mal compris de la Ville de Bruxelles qui, au lieu d'être co-partageante, croit utile de rendre le partage impossible par une raffe injustifiable. Calcul étroit, disons-le en passant, qui pour l'illusion d'un avantage actuel, sacrifie celui d'un long avenir et méconnaît les vœux de tous les bourgmestres de Bruxelles depuis l'origine des chemins de fer.

La Ville de Bruxelles, quoique figurant seulement pour un tiers dans la population de l'*agglomération*, appelée celle-ci à avoir un jour plus d'un million d'habitants, lui prépare d'amers regrets, coupée qu'elle sera au Nord et au Midi dans son développement périphérique par l'infranchissable barrière des voies non surélevées du chemin de fer.

Et ce n'est pas seulement l'agglomération qui est sacrifiée aux prétentions de la Ville, c'est encore le cas de toutes les communes de l'*arrondissement* de Bruxelles, qui, à l'égal de toutes les autres localités du pays, ont intérêt à la disparition de la lacune de trois kilomètres existant au centre du réseau.

**

Les soi-disant études de l'auteur des répliques nous ont au moins valu un passage divertissant, c'est celui où il fait l'éloge de la gare actuelle du Nord : « Avec 16 voies, dit-il, la gare du Nord satisfait amplement à cette augmentation du nombre des voyageurs, et elle est capable de suffire à un nouvel accroissement. »

Nous ne le lui faisons pas dire.

Ne croirait-on pas cette apologie écrite pour les habitants d'un pays des antipodes ?

Mais si la gare du Nord est amplement suffisante, pourquoi en détourne-t-on nombre de trains ? Pourquoi y doubler le nombre de voies d'accès ? Pourquoi, n'osant plus parler de l'organisation des trains en navette, revient-on encore avec ce paradoxe, les locomotives-tender

qui « roulent indifféremment en avant et en arrière », ce qui a provoqué un éclat de rire chez les anciens professionnels membres de la Commission du Sénat, car ils savent à merveille combien il est dangereux que le machiniste chargé de surveiller les signaux soit obligé de leur tourner le dos ou de tourner le dos à tous les appareils de la chaudière : au manomètre, au niveau d'eau ainsi qu'au tachymètre, au levier de marche qu'il doit avoir sous la main devant lui, enfin au travail du chauffeur.

La gare du Nord est le point de gangrène qui corrompt tout le corps des thèses de l'Administration.

De là ses tergiversations.

Après avoir affirmé, sous le ministère de M. Neujean, que 16 voies étaient la limite du possible, elle affirme, sous le ministère de M. Anseele, qu'« il est possible de réaliser un aménagement *judicieux* comportant 20 voies », ce qui a été et devait être compris par tout le monde comme l'annonce d'un plan à 20 voies. Obligée de nous le communiquer, elle a compris qu'il était tout le contraire d'un plan *judicieux* et a cru se tirer d'affaire en nous communiquant un plan à 18 voies. Elle se condamne en se contredisant, car c'est toujours la même Administration qui parle.

Aujourd'hui elle prétend que son annonce d'un plan à 20 voies ne comportait pas d'engagement de sa part, ce qui équivaut à une excuse de nous l'avoir présenté, et on peut se demander ce qui adviendra de son plan subsidiaire, car elle se borne à dire : « qu'elle estime que la solution à 18 voies doit être spécialement retenue. » Encore une formule cauteleuse qui lui permet d'épiloguer une fois de plus et lui laisse une porte de sortie comme elle en a trouvé une pour son plan à 20 voies.

C'est que ses propres travaux la troublent et lui montrent combien est insoutenable le problème devant lequel elle se trouve à la gare du Nord. En effet, usant de tout l'espace du terre-plein de la gare du Midi, qui a 200 mètres de lar-

geur, elle n'a pu y établir que 20 voies dans des conditions défectueuses, comment vouloir en établir 20 ou même 18 sur le terre-plein de la gare du Nord dont la largeur est seulement de 120 mètres?

Quelle pitié ne fait-elle pas, notre Administration, avec son monotone balancement sur le point de savoir si on établira une couple de voies en plus ou en moins, et cela à l'heure même où la gare de l'Est à Paris, dont le trafic est notablement inférieur à celui de notre gare du Nord, en est en plein travail pour porter le nombre des voies de 16 à 28!

Cette gare subit le sort de toutes les gares en impasse, toutes sont fatalement vouées à des agrandissements successifs à faibles intervalles.

La gare en impasse d'Anvers a été reconnue insuffisante peu après son ouverture, et pour la dégager, l'Administration se trouve obligée d'étudier la création d'une gare centrale de passage à Borgerhout, sur le chemin de fer de ceinture. Et coïncidence significative, M. le Ministre Lippens, reconnaissant franchement les déficiences des gares en impasse, a décidé de supprimer celle de sa propre ville pendant que les adversaires de la Jonction, faisant montre d'un optimisme candide, présentent comme un idéal de cristalliser celles de la capitale.

Le nombre de voies à quai de Bruxelles-Nord a quadruplé en soixante ans. De 11 en 1900 il a passé à 13 en 1904, à 14 en 1906, à 16 en 1910, ce qui, pour dix ans, marque une augmentation de 45 p. c. !

De 1900 à ce jour, le nombre des voies de Bruxelles-Midi a passé de 8 à 14 et de 14 à 20, c'est-à-dire qu'il a augmenté de 150 p. c. en vingt-deux ans, défalcation faite de la période morte de guerre. N'est-ce pas la preuve que même l'extension de 6 voies qui vient de lui être donnée, soit moins de 43 p. c. sans aucune extension possible dans l'avenir sera insuffisante pour assurer indéfiniment

le service, alors qu'on se propose même d'augmenter sensiblement le nombre des trains par la ligne de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.

Les diverses Commissions ayant librement étudié avant le projet de Jonction l'aménagement en cul-de-sac de la gare du Nord ont estimé que, sauf agrandissements ultérieurs, ce qui est de règle pour les gares d'about, il fallait lui donner une largeur de 300 mètres en y englobant la rue de Brabant et la rue des Plantes. Voilà un témoignage non suspect émanant de collègues dont la compétence et l'impartialité n'ont jamais été mis en doute. Qu'en font nos contradicteurs? Ils le tiennent pour non-existant!

* *

Mais vous oubliez, nous dira-t-on, la gare de l'Allée-Verte.

Ah, non! nous n'aurons garde d'oublier ce misérable exutoire que vous allez aménager en y encastrant 10 voies pour y rejeter tout le trafic auquel la gare du Nord sera dans l'impossibilité de pourvoir. Celle-ci, de l'avis même de nos contradicteurs, d'après leurs plans de 1922, n'est pas susceptible d'être aménagée même à 18 voies, car son terre-plein, d'une largeur inextensible de 120 mètres, est insuffisant déjà aujourd'hui pour les 16 voies actuelles, comment ne le serait-il pas a fortiori pour 18 voies? C'est en le chargeant davantage qu'on aurait la prétention de le dégager!

A mesure que s'accroîtra son insuffisance, s'accroîtra la fraction de 10, de 20, de 30 p. c. du nombre des voyageurs condamnés à avoir pour point d'arrivée ou de départ la gare de l'Allée-Verte, dont nous avons exposé en détail dans notre note 3 tous les vices. Elle deviendra donc bien une gare de *dédoublement*. La capitale de la Belgique pourra en être fière!

Nos contradicteurs n'en sont pas autrement gênés, car au cours de leurs sérieuses études, ils ont découvert qu'il faut pour avoir auprès d'un public inattentif

raison de nos arguments, il leur suffit de dire que la gare de l'Allée-Verte ne sera pas une gare de *dédoublement* malgré la multiplication de ses voies et qu'il suffit de lui donner avec insistance l'appellation de gare de *secours*. Ainsi Gorenflot dénommait carpe la bécasse qui tentait son palais.

Les études de nos contradicteurs aboutissent donc à ce beau résultat de repousser l'unification des gares ce qui a pour conséquence la combinaison incohérente de cinq gares dispersées : une au Luxembourg, une au Nord, une à l'Allée-Verte, une au Midi, une à Schaerbeek, et fiers de leur œuvre de sabotage, ils montrent aux voyageurs déshabitués de voir à Bruxelles une gare offrant quelque espace, le rapiéçage des 20 voies en impasse de la gare du Midi pour leur donner l'illusion que les espaces inextensibles de la gare du Nord et de sa gare de *dédoublement* leur offriront les mêmes facilités, réserve faite de leurs pérégrinations à travers la ville.

* *

OBJECTIF DE LA JONCTION.

Nos contradicteurs ont imaginé pour les cerveaux simplistes un syllogisme qui à lui seul suffirait, d'après eux, à justifier l'abandon de la Jonction.

Le voici : le projet de Jonction n'a eu pour but que de pourvoir à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi; or, nous avons trouvé le moyen d'y parer sans la Jonction, donc celle-ci est inutile.

La majeure, la mineure et la conclusion sont également fausses.

Nous avons déjà surabondamment démontré la fausseté de la mineure et cela suffit à faire crouler tout l'édifice syllogistique. Ils ont si peu trouvé le moyen de parer à l'insuffisance de nos gares qu'ils sont eux-mêmes en aveu sur ce point.

Nous les avons réduits à reconnaître qu'ils n'ont pas de projet définitif. Ils ont tout simplement l'idée arrêtée de ne pas faire la Jonction; on verra après! Leurs images chaque fois dénommées

« plans définitifs », tiennent du kaléidoscope en action : 16 voies au Midi puis 20 voies, 16 voies au Nord, puis 20 voies, ensuite 18 voies, 4 voies à la ceinture-ouest, puis son maintien à 2 voies, 12 voies d'accès *au-dessus* des ponts de l'avenue de la Reine, puis maintien des 6 voies actuelles, peu après, passage de 12 voies *sous* les ponts, extension des voies de garage dans le périmètre de la gare du Nord, et après notre démonstration du manque d'espace, l'extension est poussée dans le quadrilatère de Schaerbeek dont l'aménagement avait été imputé au compte de la Jonction, puis c'est le déplacement à l'Allée-Verte du boulevard devant prolonger sur la Senne le boulevard Jacquain — le tout sans parler ni des variations de profil de la ligne de Gand-Saint-Pierre à son entrée au Midi, ni des promesses non suivies d'effet et des tergiversations au sujet des passages au-dessous ou au-dessus du terre-plein de la gare du Midi, etc., etc.

Ils n'ont rien de ferme, et reconnaissent que dans la meilleure des hypothèses leurs transformations ne seront suffisantes que temporairement; le terme qu'ils leur assignaient était d'abord de cinquante ans, puis il est descendu à trente ans, maintenant, de chute en chute, il est tombé à une vingtaine d'années.

C'est pour s'assurer, dans de pitoyables conditions, ce terme éphémère d'une vingtaine d'années qu'on ferme définitivement toutes les issues ! Vingt ans alors que la Société Nationale vient d'être constituée pour septante-cinq ans.

Et c'est cet ensemble confus de doutes, d'incohérences aboutissant à la dispersion des gares de la capitale que nos contradicteurs voudraient faire prendre pour une solution du problème dont a été saisi le Parlement ? Loin d'être résolu le problème subsiste tout entier.

* *

Mais venons-en à la majeure du syllogisme d'après lequel le projet de Jonc-

tion n'aurait eu pour but que de pourvoir à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi et non pas de combler la lacune qui les sépare.

Comme le rappelle la note de la minorité de M. Helleputte, l'étude de l'aménagement des gares du Nord et du Midi a été l'occasion de reprendre une idée émise déjà en 1893 par M. Bruneel dans une communication à l'Association des Ingénieurs, à une époque où l'insuffisance de nos gares n'était pas à l'ordre du jour.

La soudure des deux parties de notre réseau avait d'ailleurs été réclamée par la Ville de Bruxelles dès leur création et elle a même été temporairement réalisée d'une manière rudimentaire.

C'est grâce à la possibilité de la réaliser scientifiquement par la Jonction, et cela dans des conditions ayant eu l'agrément de la ville de Bruxelles que la soudure a été décidée, ce qui avait pour effet de transformer nos gares d'about en gares de passage et d'éviter les énormes dépenses qu'aurait occasionnées dans la suite des temps leur maintien en gares terminales devenant toujours insuffisantes après un certain nombre d'années.

Qu'on nous permette de rappeler ce que nous disions au début des discussions en séance de la Chambre du 11 février 1902, c'est-à-dire avant la conclusion de la convention d'avril 1903 avec la Ville de Bruxelles, qui, ne l'oublions pas, subsiste toujours :

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

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

» Non, vraiment !

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

» C'est cette notion si simple qu'il s'agit de réaliser à Bruxelles ...

» Ce simple exposé de la pensée inspiratrice du projet suffit à faire ressortir que le but, tout au moins le but principal de la Jonction, ce n'est pas, comme on le croit trop souvent, de créer une gare centrale mais c'est d'opérer la soudure de lignes qui auraient dû être ininterrompues dès le principe. »

A cette déclaration de principe très catégorique, appuyée d'un raisonnement qui n'a pas été contredit, on oppose qu'en séance du Sénat, un an et demi plus tard, discutant des proportions à donner à la Halte centrale, nous avons fait ressortir que c'était là une question secondaire relativement à l'importance prédominante du dégagement des gares du Nord et du Midi, qui était essentielle.

Où est la contradiction ?

La continuité du rail dont nous avions proclamé la nécessité n'avait-elle pas pour conséquence le dégagement des gares du Nord et du Midi ?

La Jonction directe ne se conçoit pas sans une gare de passage à chaque extrémité, et deux gares de passage ne se conçoivent pas sans la Jonction qui les relie.

L'impresario de la campagne contre la Jonction doit avoir eu beaucoup de temps à perdre pour s'être appliqué à tamiser nos nombreux discours afin d'y découvrir deux lignes où nous aurions signalé comme essentielle au projet de Jonction la transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage.

Où prend-il que cela veuille dire que le relèvement des deux gares par la Jonction ne soit pas essentiel aussi ?

Le voilà qui s'attaque à la lexicologie, comme si l'épithète *d'essentiel* appliqué à une partie d'un objet, était exclusive de la même notion appliquée à une autre partie de cet objet.

Les roues motrices d'une locomotive lui sont essentielles, va-t-on en conclure que sa chaudière ne lui est pas essentielle aussi, et son foyer, et son châssis, et chacun des éléments qui la constituent ?

Et pour prendre une image de quelque analogie avec la représentation de deux gares reliées par la Jonction, les deux plateaux d'une balance ne lui sont-ils pas aussi essentiels que le balancier qui les relie ?

Nos contradicteurs ont la prétention de mieux connaître notre pensée que nous-même, c'est une disposition d'esprit qui a son originalité mais ils forcent leur talent en voulant la faire prévaloir aux dépens des lois du bon sens.

Il est humiliant pour la Haute Assemblée que les inspireurs des documents officiels aient pu supposer que leurs misérables arguties seraient prises au sérieux et que le Sénat leur permettrait d'en faire, comme ils l'ont fait, le pivot de toute la thèse anti-jonctionniste.

* *

SUJÉTION RÉSULTANT POUR LES VOYAGEURS DE LA SOLUTION DE CONTINUITÉ DU RAIL ENTRE LES GARES DU NORD ET DU MIDI.

Les inspireurs des documents officiels trouvent recommandable que le rail s'arrête aux heurtoirs de la gare du Nord et du Midi, sauf au public à se transporter par ses propres moyens sur les 3 kilomètres d'intervalle, comme si le chemin de fer n'était pas encore inventé.

Nous plaidions dans notre note n° 3 la cause des petites gens qui doivent mettre une heure à franchir à pied cette distance, au milieu de l'encombrement

dangereux des abords de la gare du Nord et du Midi. Nos contradicteurs n'ont trouvé à leur intention qu'un dédaigneux jeu de mots en disant que ces petites gens doivent être bien petits.

C'est à ce trait d'esprit que se bornent toutes leurs préoccupations au sujet des voyageurs victimes de la discontinuité du rail.

Nous maintenons qu'à un homme qui a les mains libres de toute charge, il faut très approximativement une heure pour sortir de la gare du Nord au droit de la rue d'Aerschot où s'arrêteront les trains et arriver jusqu'à l'embarcadère des trains du Midi. Qu'on le demande aux ouvriers dont nous avons souvent observé les cortèges, qui, après une journée de travail, font ce trajet avec leur sac d'outils sur le dos. Demandez-le aux petites gens, qui, faute de trouver place dans les tramways avec leurs enfants, ou par crainte de la dépense, circulent sur les boulevards, se faufilant dans la foule et arrêtés à chaque carrefour par le passage des automobiles.

Mais il y a les tramways ! En effet, mais chaque voiture de tramway n'offre que 50 places dont plusieurs sont inmanquablement prises par la clientèle locale ; et que sont les tramways au regard des nombreux trains qui amènent 700 à 800 personnes ?

Le voyageur, obligé d'abord de rompre charge, est condamné à la lutte pour trouver à se caser dans une voiture de tramway, et en cas d'un premier insuccès, il court le risque d'en subir un nouveau, car pendant son attente arrive un autre train avec une autre foule. De guerre lasse, il ne lui reste que la ressource d'aller à pied, ou de faire la dépense d'un taxi, ce qui devient inévitable, s'il a un bagage à main de quelque dimension ou qu'il voyage en famille.

Ce régime qui heurte le bon sens, contre lequel le public est unanime à protester, serait donc appelé à perdurer ; les voyageurs seraient indéfiniment condamnés, soit pour se rendre d'une gare à l'autre, soit pour pénétrer au centre

de la ville, à rompre charge à leur arrivée à Bruxelles, à faire un difficile et dangereux trajet à pied ou à subir la bousculade et la perte de temps inhérentes au transport en tramway, à moins qu'ils ne se résignent à faire la dépense de taxis.

C'est ainsi que nos contradicteurs entendent le progrès, et ce sera une belle consolation pour toutes ces victimes de leur arriérisme d'apprendre que le relèvement des deux gares est avantageusement remplacé par des trains directs d'Anvers à Charleroi ou Mons sur la ligne de Schaerbeek-Hal !

Dans notre note n° 4, nous avons établi avec précision quelle serait la productivité de la Jonction en nous inspirant des calculs faits autrefois, en temps non suspects, et qui n'ont jamais été contestés. Nous en avons trouvé la confirmation en nous inspirant, à titre de contrôle, des statistiques remontant jusqu'en 1900. A ces calculs, nos contradicteurs substituent de simples suppositions, et ils aboutissent à cette conclusion paradoxale qu'une ligne traversant une agglomération de plus de 650,000 habitants, au centre du pays où convergent toutes les parties de notre réseau n'aurait qu'une clientèle négligeable !

Nous maintenons toutes nos prévisions en ce qui concerne la productivité sauf, comme l'expose notre note n° 5, que nous avons sous-évalué la recette des voyageurs à prix pleins, cette rectification augmentera encore l'excédent des recettes sur les dépenses, que nous avons livré aux discussions des hésitants.

DISPOSITION DES LOCOMOTIVES POUR LA TRAVERSÉE DE LA JONCTION.

La multiplicité des arguments invoqués contre la Jonction, est déjà une preuve du manque de confiance qu'ils inspirent à leurs auteurs eux-mêmes.

Après avoir invoqué l'argument « des toutes petites fenêtres », après avoir substitué au véritable plan de la Halte

centrale à ciel ouvert, un plan non-officiel qui l'obturait complètement et dont la prétendue prise en considération a été désavouée par M. le Ministre Anseele lui-même, on ne recule pas devant le paradoxe suprême, c'est de soutenir que le tunnel ne serait pas exploitable par des tracteurs électriques attelés en tête des locomotives inactives comme le voulaient, d'un accord unanime, tous les hauts fonctionnaires composant les commissions d'études.

La partie adverse s'étonne, comme d'un fait inouï, qu'ils aient pu s'arrêter à cette conception aujourd'hui déclarée monstrueuse, mais l'étonnement qu'elle affecte n'est pas sans rappeler la stupéfaction de cette villageoise qui, voyant pour la première fois un éléphant, s'écriait : que n'inventera-t-on pas encore !

Combien de fois faudra-t-il répéter que :

1^o Ce tunnel, long seulement de 1,800 mètres, est divisé en deux tronçons, l'un de 1,100 mètres, l'autre de 700 mètres. Ces deux tronçons sont séparés par la Halte à ciel ouvert, vaste et claire, d'une superficie comparable à celle de la Grand'Place de Bruxelles, tout ceci sans compter les baies d'entrée et de sortie du tunnel, chacune de 147 mètres carrés, et qui sont généralement les seules baies d'aérage des tunnels d'une longueur même plus grande ;

2^o Qu'outre une baie d'aération de 30 mètres carrés dans le mur du Jardin Botanique et une autre de 45 mètres carrés au droit de la rue des Sables, il y en aura une troisième rue de Berlaimont. Dans le bloc de maisons entre la rue Pachéco et la rue de Schaerbeek, la ligne pourra être découverte sur une vingtaine de mètres, ce qui donnera une baie d'aérage de 600 mètres carrés.

La première partie du tunnel sera ainsi en communication avec l'air et la lumière extérieure, de 200 en 200 mètres environ, c'est-à-dire toutes les vingt secondes pendant la marche du train.

La seconde partie, depuis la Halte

centrale jusqu'à l'église de la Chapelle, sera de même divisée en deux tronçons par une vaste baie d'aérage. Il suffira de ne pas établir dans l'intérieur du bloc de maisons longeant la rue d'Or, sur une longueur de 15 à 20 mètres, la couverture du tunnel qui a lui-même une largeur de 30 mètres.

* *

Après avoir nous-mêmes parcouru en divers pays pas mal de tunnels d'une longueur incomparablement supérieure, nous nous demandons où l'on pourrait en trouver un, aussi admirablement conditionné au point de vue de l'aération, de la multiplicité des pertuis et de l'excellence des profils.

Il est au contraire de règle constante que les tunnels, même exploités par locomotives à vapeur en action, soient dépourvus de ces multiples avantages. Nulle part, on n'a pris semblables précautions.

Pour ne citer qu'un seul exemple, pendant les quarante ans que le tunnel du Saint-Gothard, long de 15,000 mètres, a été exploité par des locomotives à vapeur, il l'a été durant les vingt premières années sans aucun système d'aération. Pendant cette première période nous l'avons, comme maints de nos collègues sans doute, plusieurs fois traversé sans en éprouver aucun inconvénient ; aussi est-ce moins pour la commodité des voyageurs que pour d'autres raisons qu'il a été aéré artificiellement et ensuite électrifié.

Ceci uniquement afin de prouver combien sont vaines les dissertations de la réplique sur l'aération de longs tunnels et notamment des tunnels traversant les Alpes, constructions gigantesques de 12, de 18 et de 20 kilomètres, qui n'ont rien de commun avec le minuscule tunnel de la Jonction.

* *

Au lieu de chercher de ces rapprochements propres uniquement à égarer les esprits, combien il serait plus sage de faire des comparaisons avec ce que nous avons sous les yeux.

Sur le chemin de fer de ceinture-est de Bruxelles au Quartier-Léopold, il y a notamment entre la chaussée de Haecht et l'avenue Bertrand, une section de tunnel ininterrompue de bien près de 400 mètres de longueur sans aucune ouverture de ventilation ou d'aérage. Et cependant, il y passe de nombreux trains — et pas seulement des trains de voyageurs, comme il est proposé pour la Jonction — mais aussi des trains de marchandises à charge maximum, qui à grands coups de vapeur et de fumée gravissent péniblement les fortes rampes de la ceinture.

Mais il y a bien mieux. Outre le tunnel de 1,063 mètres en voie de construction sous le Bois de la Cambre, pour la ligne de Schaerbeek-Hal, il y a celui de 1,716 mètres récemment construit près du Cinquantenaire pour la même ligne.

Ce tunnel n'est pas, comme celui de la Jonction, à trois pertuis, d'une ouverture de 147 mètres carrés, il est à un pertuis unique ne dépassant pas 42 mètres carrés d'ouverture; il n'est pas entrecoupé par les nombreuses et énormes baies d'aérage prévues pour la Jonction, il n'est pourvu sur toute sa longueur de 1,716 mètres que d'un ou peut-être de deux orifices circulaires d'une section de 50 mètres carrés, lesquels, d'après ce que les fonctionnaires nous ont déclaré en Commission, n'ont pas même été créés dans un but d'aérage, mais établis uniquement, faut-il supposer, pour faciliter la construction du tunnel.

Or, en séance de la Chambre du 1^{er} mars 1927, M. le Ministre Ansele déclarait que fin 1928 il passerait par ce tunnel tous les jours 73 trains dans un sens et 82 dans l'autre; soit 155 trains au total et presque tous ces trains seront d'après le rapporteur de la Section centrale, des trains de marchandises.

Dans ce tunnel sans aération, les trains seront remorqués par des locomotives à vapeur mises en pleine action pour mouvoir des trains de marchandises de 500 mètres de longueur dont le tiers au

moins étant des trains de la ligne du Luxembourg seront à double traction.

A peine est-il besoin de signaler que du fait de la lenteur de marche des trains de marchandises, la nuisance des locomotives augmente proportionnellement à la durée plus longue de leur occupation du tunnel et que, d'autre part, le passage d'un train à double traction équivaut, à ce point de vue, au passage de deux trains.

Il est facile dès lors de calculer que le passage de ces 155 trains — et ce n'est qu'un commencement — dégagera dans le tunnel autant de fumées et de vapeur que le feraient 350 à 400 trains de voyageurs à marche plus rapide. Et, notons-le, tout ce mouvement est concentré en un seul pertuis tandis que les 430, mettons même les 450 trains de la Jonction, seront répartis en trois pertuis, soit 150 trains seulement par pertuis, chacun d'une ouverture supérieure à celle de l'unique pertuis du Cinquantenaire.

D'après l'Administration, la traversée de ce souterrain du Cinquantenaire dans de telles conditions sera inoffensive non seulement pour les voyageurs des trains entre Anvers et Charleroi, mais encore, sans distinguer entre les trains de voyageurs et les trains de marchandises, pour les machinistes, les chauffeurs, les gardes, les serres-frein, les ouvriers de la voie, tous bien autrement exposés que les voyageurs au dégagement des fumées et des vapeurs.

Nous en prenons acte sans y contredire et nous pourrions en conclure que la traversée du tunnel tronçonné et aéré de la Jonction eût-elle lieu dans les mêmes conditions, serait inoffensive à bien plus forte raison.

Mais où éclate l'incomparable supériorité de la Jonction, c'est dans son mode d'exploitation, complètement dissemblable. Finis sur ce parcours les flots ininterrompus d'épaisse fumée, finies les longues traînées de vapeur, fini l'échappement des étincelles, des parcelles de charbon et des flocons de suie.

Ici la locomotive est au repos, un tracteur électrique la remorque avec le reste du train.

C'est le système en usage dans l'exploitation d'un tunnel qui passe sous la ville de Baltimore.

La réplique essaie de faire planer du doute sur l'adoption définitive de cette solution, en ayant recours à une formule équivoque : « Avant la guerre, dit-elle, il a été question, en effet, de recourir au système de traction de Baltimore ».

Non ! Il n'est pas exact qu'il en ait simplement été question ; il s'en faut de tout. Bien au contraire, il a été décidé ferme par le Comité de Direction et cela après enquête à Baltimore, d'adopter le système qui y est en usage. Sa délibération, nullement secrète, a été connue et signalée dans la presse, délibération parfaitement réfléchie au cours de laquelle toutes les opinions ont pu se faire jour, notamment l'opinion favorable des fonctionnaires du service de la traction plus spécialement compétents en la matière. Il est même de notoriété que le détracteur actuel du projet a pris part à la délibération en l'appuyant de son vote affirmatif. Vérité en deça de M. Neujean, erreur au delà !

Ce système d'exploitation a été préconisé de manière remarquable par M. de Broqueville dans son discours à la Chambre du 15 mars 1911 ; et qu'on ne cherche pas à cantonner exclusivement dans la période d'avant-guerre la décision intervenue à ce sujet, elle a été inébranlablement maintenue sous le ministère de M. Renkin et celui de M. Poullet.

Pourquoi rencontre-t-elle maintenant l'hostilité de certains parmi ceux qui l'ont approuvée et qui déclarent inoffensive la mise en exploitation par des locomotives à vapeur en pleine action, des tunnels du Cinquantenaire et du Bois de la Cambre ?

Il saute aux yeux que c'est à seule fin de créer contre la Jonction un argument de nature à impressionner les non-initiés.

Comme le déclare M. Helleputte dans sa note de minorité, le système a fait ses preuves à Baltimore ; depuis trente ans il y fonctionne avec succès dans des conditions bien plus défavorables qu'elles ne le seront ici. A Baltimore le souterrain à parcourir — car c'est un véritable souterrain — a plus de 2,200 mètres de longueur *sans interruption ni ouverture aucune*, et il est en rampe forte de 8 millimètres, tandis que les faibles tronçons de 200 mètres de la Jonction n'auront que des rampes de 3 millimètres alternant avec des pentes et des paliers successifs.

A Baltimore, les locomotives à vapeur des trains, tant de voyageurs que de marchandises, restent attachées mais inactives à leur train et sont remorquées par des locomotives électriques s'attendant en tête ; on y constate même cette particularité qu'à la sortie du souterrain elles sont détachées par un mécanisme approprié, et accélérant leur vitesse vont se placer sur une voie spéciale pendant que les trains dont la marche a été seulement ralentie reprennent leur allure normale remorqués par les locomotives à vapeur remises en action.

Voilà des faits ! Sont-ils contestés ?

Nullement. Mais, objecte-t-on, à la différence de la gare de Baltimore, la Halte centrale est dans un tunnel.

Cette Halte centrale, ensevelie dans un tunnel, était indispensable à la thèse de nos contradicteurs ; aussi, n'ont-ils pas hésité, en dépit de tous les documents officiels, à l'ensevelir de toutes pièces sous un immense plafond plat, la couvrant sur toute son étendue !

Avant que nous ayons eu l'occasion de faire bonne justice de leur audacieuse manœuvre et de la dénoncer au Sénat, elle leur a réussi à tromper la Chambre et à y recueillir une majorité, si infime fût-elle.

La Halte centrale est donc parfaitement à ciel ouvert sur un immense espace, assimilable à la Grand'Place de Bruxelles, et les techniciens qui ont voté autrefois pour le système de Balti-

more le savaient parfaitement, sinon ils auraient nécessairement voté contre ce système de traction ; l'idée de l'appliquer avec une halte ensevelie sous un immense étouffoir n'aurait même pu leur venir.

Nos contradicteurs en sont réduits maintenant à épiloguer sur la longueur de 300 mètres des quais comparative-ment à la longueur de 80 mètres de l'espace à ciel ouvert.

Chaque extrémité d'un train se trouvera donc engagée de 110 mètres sous la voûte.

Ceci n'a aucune importance pour la partie arrière du train, mais n'en sera-t-il pas tout autrement pour la partie avant où se trouve la locomotive ?

Ne parlons même pas de l'espace d'une cinquantaine de mètres pris sur ces 110 mètres par l'emplacement de la locomotive, du tender et du fourgon, le long desquels ne stationneront pas les voyageurs, ni de la possibilité reconnue d'établir dans la voûte, si on le désirait, des orifices d'aérage au-dessus de la cheminée des locomotives. Il suffit, pour écarter toute alarme, que celles-ci soient au repos, comme elles y sont condamnées. Elles n'émettent ni fumée ni vapeur, elles produisent tout au plus des quantités minimales et inoffensives de gaz *incomparablement plus léger que l'air*, qui de par la loi physique, s'élèveront et se dirigeront vers les baies d'évacuation établies à petite distance.

L'atmosphère n'y sera certes pas moins bonne que sous les halls de nos gares en impasse, dont la clôture d'un des pignons constitue un fâcheux obstacle à la production de courants d'air ; or, les locomotives y stationnent trente, quarante, cinquante et même quatre-vingts minutes. Il suffit de voir avec quelle rapidité se salissent depuis la base jusqu'au faite les bâtiments de recettes à l'intérieur de ces halls pour se rendre compte de l'effet des locomotives en action et saisir combien sera plus inoffensive la présence de locomotives réduites à l'inaction.

Est-il sérieux de prétendre que toute la pléiade des éminents fonctionnaires préposés de 1900 à 1922 au service de l'Exploitation et de la Traction aient été ignorants — sans une seule exception — au point d'errer grossièrement sur une question aussi simple mais d'importance capitale ?

Ils n'ont pas voulu assimiler une locomotive au repos à une locomotive en action, ils n'ont pas voulu admettre qu'il y ait égalité entre des locomotives en plein déploiement d'une force de plusieurs milliers de chevaux et des locomotives qui n'en déploient aucune. Aussi est-il bien naturel qu'ils aient été unanimes à admettre le mode de traction qui est aujourd'hui combattu.

C'en est pas cette opposition improvisée et entachée des artifices dont nous avons fourni la preuve, qui pourra prévaloir contre leur opinion mûrement étudiée, librement émise et que le bon sens à lui seul justifie.

* *

Au point de vue de la moralité de cette campagne, nous manquerions à notre devoir en ne signalant pas une autre incorrection à laquelle, en désespoir de cause, on a recours pour donner le change à l'opinion.

On a représenté l'exploitation de la Jonction comme identique à celle qui fonctionne à Paris dans le tunnel reliant la ligne de Sceaux à la gare du Luxembourg, elle-même en tunnel. Pour glisser cette assimilation dans l'esprit du lecteur peu attentif, on n'a pas reculé devant l'affirmation que des partisans de la Jonction Nord-Midi ont choisi ce tunnel de Paris comme modèle, et le rapport de la Section centrale, dont M. Max-Hallet a fait connaître les inspirations, ajoute avec assurance : « c'est un cas typique facilement contrôlable. »

C'est, en effet, un cas typique, mais un cas typique de contre-vérité.

Nous engageons tous ceux qui n'en redoutent pas la peine, à faire le contrôle auquel on les invite, et que verront-ils ?

Ils constateront comme nous, que ce tunnel à un seul pertuis, d'environ 1,000 mètres de longueur, sans aucune interruption et aboutissant en cul-de-sac à la gare complètement souterraine du Luxembourg, est exploité exclusivement par des locomotives à vapeur en pleine action, qui y répandent en abondance leurs flots de fumée, leurs vapeurs, leurs gaz, leur suie contre les parois de cette caverne sans issue.

Il n'est pas un homme de bonne foi qui ne reconnaîtra que cette exploitation en vase clos, dans un pertuis unique fermé à son point d'aboutissement, au moyen de locomotives à vapeur en plein fonctionnement, est exactement le contraire de ce qui est prévu pour la Jonction avec ses triples pertuis ouverts à chaque extrémité, entrecoupés par le vaste espace de la halte à ciel ouvert, tronçonnés de distance en distance par des baies ayant 400 à 600 mètres carrés et parcourus par des locomotives n'émettant ni fumée ni vapeur.

Une cause doit être bien mauvaise pour qu'on ait recours à cette assimilation des contraires; mais combien de membres de la Chambre n'a-t-elle pas induits en erreur ?

* * *

La nécessité de retirer la locomotive à vapeur avant son passage par la Jonction a donc été inventée à plaisir.

Mais, comme il arrive parfois aux inventeurs, leur invention les a grisés au point de les empêcher de voir l'absurdité des conséquences qu'ils en tirent. Tous les initiateurs de la Jonction : fonctionnaires, ministres, membres de la Chambre et Sénateurs voulant supprimer les gares à rebroussement, en auraient, sans même s'en douter, créé une au Nord et une au Midi et, ce qui dépasse l'imagination, l'obligation d'y retirer les locomotives, tout comme aujourd'hui, aurait pour effet non seulement de maintenir le nombre des mouvements de va-et-vient dans les gares, mais de l'augmenter de plus de 13 p. c. !

Nos contradicteurs oublient que la critique devient risible quand elle dépasse certaines limites.

* * *

Si au moins on avait la satisfaction de constater que les fonctionnaires du Comité secret qui combattent la Jonction en ont étudié la genèse ! Mais nous venons de constater dans un document récent qu'un des griefs allégués, c'est la nuisance que constitueraient *dans la partie aérienne* les fumées lancées par les locomotives, alors qu'il a été établi à satiété que les locomotives à vapeur seraient inactives aussi bien dans les parties aériennes que dans le tunnel. Les études prétendument si sérieuses auxquelles s'est livrée la partie adverse ne lui ont pas permis de découvrir les multiples déclarations faites en ce sens dans les documents officiels d'avant-guerre et rappelées encore dans la note de la minorité de M. Helleputte.

* * *

C'est donc vainement qu'on a essayé de démolir l'œuvre des initiateurs de la Jonction en assimilant une locomotive au repos à une locomotive en action et en voulant soutenir contre toute évidence que la Jonction ne pouvait être exploitée par des tracteurs électriques attelés en tête des locomotives réduites à l'inaction.

Notons, en passant, que les tracteurs électriques qui y circuleront seront les avant-coureurs d'un progrès imminent et qu'on chercherait vainement à retarder.

Il y a vingt-cinq ans déjà que nous avons eu l'honneur de déposer un projet de loi en vue du reliement électrique de notre métropole commerciale à la capitale, même au centre de la capitale. Il échoua uniquement parce que la ligne n'aurait pas été gérée par l'État. Maintenant que le réseau tout entier est géré par une Société, l'idée de l'électrification de Bruxelles-Anvers a déjà reparu. Elle ne peut manquer de faire

rapidement du chemin, de même que celle de l'électrification indispensable de la ligne si accidentée du Luxembourg, de même aussi que celle de l'électrification en étoile autour de Bruxelles déjà mise à l'étude avant la guerre.

Tout cela se réalisera avant longtemps, les ennemis du progrès contre lesquels nous luttons ne l'empêcheront pas, et combien pitoyables paraîtront alors toutes les vaticinations que nous entendons se produire aujourd'hui contre la Jonction appelée à être un jour exploitée exclusivement à l'électricité.

* * *

RELATIONS ENTRE ANVERS ET LE MIDI PAR LA LIGNE DE SCHAERBEEK-HAL.

Nos contradicteurs s'expriment au sujet de cette ligne dans les termes suivants : « Ce qu'on attend et ce qu'on a toujours attendu de cette ligne, c'est d'assurer le trafic de marchandises du Sud vers Anvers, sans encombrer les gares et les lignes de l'agglomération. Par surcroît, cette ligne permettra de faire passer des trains de voyageurs directs plus rapidement que par la Jonction ».

Telle n'est pas l'histoire véridique.

Dans la pensée des auteurs du projet, la ligne d'Anvers, Muysen, Schaerbeek, Hal était destinée, non pas à la circulation *principale*, mais à la circulation *exclusive* de trains de marchandises entre Anvers et la région industrielle du Sud de la Belgique. Elle avait pour but de débarrasser de cet important trafic le pont tournant de Laeken et par voie de conséquence la Ceinture-ouest ainsi que la section de Bruxelles-Midi-Hal.

Dans son essence même, c'était une ligne à circulation absolument lente. Elle a été tracée en conséquence.

Elle s'harmonisait avec une idée de progrès chaudement préconisée par la Législature qui, pour mieux assurer la rapidité et la sécurité des trains de voyageurs, préconisait à toute occasion

les mesures propres à éviter l'emmêlement des vitesses grâce à la séparation du service des voyageurs de celui des marchandises.

Et on ne s'en est pas tenu aux discours. De là les quatre voies de Bruxelles à Anvers et leur distinction en « lignes lentes » et en « lignes rapides » ; de là encore la construction à frais énormes de la ligne droite (les courbes d'un rayon de 8 kilomètres ne comptent pas) de Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre sans passages à niveau, sans stations intermédiaires, que nous avons proposée à destination exclusive des voyageurs et en vue d'être électrifiée.

L'idée ne serait venue ni à l'Administration, ni au Ministre, ni à aucun membre de la Législature de proposer, pendant cette phase de progrès, d'affecter « *par surcroît* » la ligne de Schaerbeek-Hal à un service de voyageurs, c'eût été d'un anachronisme, d'un illogisme trop flagrants.

Mais nos contradicteurs ne veulent pas manquer cette occasion de mettre en pratique leurs idées d'arriérisme et ils ne reculent pas devant le périlleux projet d'insérer des trains « directs » de voyageurs, à circulation « rapide » dans l'enchevêtrement des nombreux et interminables trains de marchandises de cette ligne dont le tracé est sinueux, torturé, coupé par de multiples courbes de raccordement.

Pauvres voyageurs exposés de gaité de cœur à des causes permanentes de dangers ! Et tout cela pourquoi ?

Parce qu'ainsi l'exige la manœuvre tendant à faire croire que ce misérable expédient peut se substituer à la Jonction avec le triple avantage de celle-ci :

1^o De combler la solution de continuité de 3 kilomètres au centre nerveux de notre réseau ;

2^o De souder à Bruxelles non pas deux points déterminés du réseau mais toutes les parties du réseau, de manière, comme l'a si bien dit M. Helleputte dans sa note de la minorité, qu'un voyageur arrivant à Bruxelles d'un point quelconque,

proche ou éloigné, puisse sans sortir de la gare, trouver un train lui permettant de se rendre en un autre point quelconque du réseau, proche ou éloigné;

3^o De transformer les gares du Nord et du Midi d'un type suranné et d'exploitation coûteuse en gares de passage modernes, les mettant à la hauteur des besoins non seulement pour quelques années mais indéfiniment.

Renoncez à tout cela ! Vous aurez la ligne de Schaerbeek-Hal ! N'est-ce pas un défi à la vraisemblance de soutenir que, grâce à cette ligne magique, tout le problème de l'organisation du chemin de fer à son point central sera résolu ?

L'organisation de trains directs entre Anvers, Charleroi ou Mons, par la ligne de Schaerbeek-Hal, ne constitue nullement le relèvement des deux parties du réseau. Ce n'est que la solution — et combien défectueuse ! — d'un cas très particulier, la communication entre deux villes déterminées. C'est peu, ou même rien, dit M. Helleputte.

Et M. Max Hallet, dans son rapport de la Section centrale, apporte à cette appréciation son témoignage peu suspect : « Ce que l'on peut affirmer, dit-il, c'est que le nombre de voyageurs qui profiteront de ces relations directes, ne présente qu'une faible minorité. En 1922, le nombre de voyageurs munis de coupons directs d'Anvers à Mons s'est élevé, pour toute l'année, à 8,294, soit 23 par jour. Entre Mons et Anvers, il a été de 9,026, soit 25 par jour. Les statistiques ont montré qu'entre Charleroi et Anvers, le nombre de voyageurs n'est pas beaucoup plus élevé. Et voilà cependant des centres importants d'activité industrielle et commerciale : on se fait à cet égard des illusions singulières, mais combien tenaces. »

Affranchi de ces illusions singulières mais combien tenaces, M. Helleputte a lumineusement montré que ces relations directes entre deux villes situées à grande distance de part et d'autre de Bruxelles, ne sont qu'une donnée très

spéciale du problème de la Jonction directe à Bruxelles, des parties nord et sud du réseau, dont le programme est de relier directement une station quelconque, grande ou petite du réseau nord à une station quelconque, grande ou petite du réseau sud. Ce programme est résolu d'une façon complète par la Jonction directe. Il n'est même pas abordé par la création de la ligne Schaerbeek-Hal qu'on lui oppose.

* * *

Afin de pouvoir nous rendre compte de la marche des trains par la ligne Schaerbeek-Hal, nous avons demandé communication du plan géographique de l'itinéraire avec indication des distances.

D'après cet itinéraire, les trains directs d'Anvers à Mons, arrivés à la station de Schaerbeek, au lieu d'aller à la gare du Nord, emprunteraient la Ceinture-Est par la station de la rue Rogier et la gare du Quartier-Léopold, puis aux abords de la station de Watermael, emprunteraient par une courbe de raccordement la nouvelle ligne de Schaerbeek-Hal jusqu'à Hal, pour se rendre ensuite par Braine-le-Comte à Mons.

L'analyse de cet itinéraire nous suggère les observations suivantes :

1^o En évitant soigneusement les gares du Nord et du Midi, dont ils redoutent avec raison les rebroussements coûteux en temps et en argent, nos contradicteurs rendent un témoignage des plus significatif contre les gares en impasse dont ils se constituent d'autre part les admirateurs ;

2^o D'Anvers à Schaerbeek, et même croyons-nous, de Watermael à Hal, les lignes sont exploitables dans des conditions permettant l'emploi de moteurs adaptés aux lignes plates. Tout au contraire, la section intercalaire de Schaerbeek à Watermael est une partie de la ligne du Luxembourg dont l'exploitation est parmi les plus difficiles du réseau.

our éviter le rebroussement de la gare du Midi, on tombe sur un mal qui n'est pas moindre, car la composition des rames, le choix du moteur, doivent sur toute l'étendue du long parcours d'Anvers à Mons, être déterminés d'après les lourdes sujétions du court tronçon intercalaire à rampes fortes. Exploitation irrationnelle, antiéconomique, assujettissante, comme la remarque en a déjà été faite par M. Helleputte. Elle est tenue pour non écrite. C'est plus simple;

3^o Le Gouvernement a décidé la construction d'une nouvelle ligne spéciale, allant de Bruxelles-Midi à Braine-le-Comte, destinée aux trains rapides de voyageurs. Mais les trains directs de voyageurs d'Anvers à Mons ou vice-versa éviteraient dans l'itinéraire que nous analysons, la majeure partie de cette ligne nouvelle et se jetteraient dans le fouillis des trains de marchandises du tronçon de Schaerbeek-Watermael-Hal affecté au service lent de ces trains. Comprenne qui pourra;

4^o Enfin, et cette observation à elle seule aurait suffi si nous n'avions pas tenu à mettre en lumière toutes les contradictions de la partie adverse : le parcours à effectuer suivant l'itinéraire proposé pour les trains directs entre Anvers-Hal, se décompose comme suit, d'après les longueurs indiquées au plan :

Anvers-Schaerbeek . . .	40Km201 ^{m55}
Schaerbeek - Bruxelles- Quartier Léopold-Wa- termael-Hal.	23Km625 ^{m10}
	63Km826 ^{m25}

Par Bruxelles-Nord et la Jonction, cette longueur n'est que de :

Anvers-Bruxelles-Nord .	42Km701 ^{m55}
Jonction-Nord-Midi . . .	3Km.
Bruxelles-Midi-Hal . . .	14Km.
	59Km701 ^{m55}

Ainsi la distance par le tracé con-

tournant toute l'agglomération bruxelloise, par sa périphérie, sans y pénétrer, est plus grande de 4Km125 que par l'itinéraire passant par la Jonction.

Voilà mathématiquement démontrée combien est erronée l'affirmation relatée ci-dessus : « Par surcroît, cette ligne permettra de faire passer des trains de voyageurs directs plus rapidement que par la Jonction. »

La vérité est toute autre : parcours plus long et dès lors plus coûteux pour les voyageurs, marche plus lente des trains, entravée par l'emmêlement des trains de vitesses très différentes, exploitation dangereuse, irrationnelle, et non extensible, parce que fatalement vouée à l'improductivité faute d'attrance pour les voyageurs.

Les voyageurs d'Anvers et de Mons sont de composition facile s'ils se laissent enjoler par de semblables propositions.

* *

Notre désir eût été de faire des calculs analogues pour les trains directs annoncés entre Anvers et Charleroi; nous en avons, à notre vif regret, été empêchés, faute d'indication sur le plan de la distance entre la bifurcation de Watermael et la station de Linkebeek.

Ces trains venant d'Anvers quitteraient les lignes « rapides » depuis Vilvorde, où restant à distance de Bruxelles qu'ils évitent complètement, ils s'engageraient jusqu'à Linkebeek sur la ligne de Schaerbeek-Hal en passant par le tunnel du Cinquantenaire de 1,716 mètres et par celui du Bois de la Cambre de 1,063 mètres, de manière à épargner aux voyageurs la traversée du funeste tunnel tronçonné de la Jonction. !

Ici encore, les organisateurs de ces trains manifestent une telle appréhension des gares à rebroussement que pour les éviter, ils préfèrent sacrifier Bruxelles. Aux Anversois et aux Carolorégiens qui désireraient utiliser ces trains pour se rendre à Bruxelles, on dira : « Impossible ! Nous relierons le Nord et le Midi,

il n'est pas question de Bruxelles; vous nous parlez comme si étiez partisans de la Jonction, c'est un langage que nous n'entendons pas ! Nous sommes pour une solution par la tangente. »

Il suffit de jeter les yeux sur la carte qui nous a été soumise, pour se convaincre que la ligne contournant Bruxelles, sinueuse, semée de courbes de raccordement, donnera lieu à un parcours d'une longueur plus marquée que par le trajet pratiquement direct : Anvers-Bruxelles-Nord-Jonction-Bruxelles-Midi-Charleroi.

En suivant ce dernier itinéraire, les trains, au lieu de « brûler » Bruxelles, pourraient desservir la gare du Nord, la Halte centrale, la gare du Midi, le parcours serait exempt de péril, moins long, moins coûteux pour les voyageurs, plus rapide, attirant une clientèle plus nombreuse et dès lors plus productif.

A titre d'appât, on annonce la possibilité d'organiser entre Anvers et Charleroi des trains effectuant le trajet en deux heures dix minutes par le Quartier Léopold et même en une heure quarante minutes par le Cinquantenaire.

On annonce, comme don de joyeux avènement que, malgré ces détours, ces trains gagneraient, l'un dix-neuf minutes, l'autre quarante-neuf minutes sur la durée du trajet par la Jonction.

Aux esprits non crédules, il apparaîtra que pour les raisons indiquées plus haut, ce qui est possible par les voies « lentes » et tortueuses de détour, l'est à bien plus forte raison par la voie directe de la Jonction.

Rien n'est plus facile que de créer des trains « en blanc » et d'imaginer des horaires à allure accélérée d'une part, à allure ralentie d'autre part, pour les trains à mettre en infériorité, mais en cette matière, les œuvres d'imagination ne comptent pas. Toute organisation de trains suppose l'existence de *graphiques* montrant de minute en minute leur marche à travers la complication des signaux, des points de ralentissement, d'accélération ou d'arrêt, à travers l'em-

mêlement des autres trains lancés sur la même voie ou arrivant aux bifurcations communes.

Ces graphiques n'existent pas actuellement ni pour les voies par la Jonction, ni pour les voies de détour par Schaerbeek-Hal, nous nous trouvons donc devant de simples promesses en l'air et surtout devant des comparaisons fallacieuses, car la seule donnée de comparaison positive que nous possédions, c'est la distance kilométrique, et nous venons d'établir que la distance d'Anvers à Hal, est par la voie de détour supérieure de 4Km125 au parcours de la Jonction.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER.

Une note datée du 9 février dernier a été distribuée aux membres du Conseil d'administration de la Société nationale, et soumise à ses délibérations avec la conclusion que la réalisation de la Jonction n'est d'aucun intérêt pour la Société.

Cette note, non signée, mais calquée sur la documentation officielle produite depuis 1922, émane évidemment des mêmes inspireurs. On les reconnaît à leur surdité; les raisons les plus péremptoires n'arrivent pas jusqu'à leur entendement.

Les plus graves questions sont traitées au pied levé dans ce memorandum, nul compte n'y est tenu des études contradictoires de la sous-commission sénatoriale. Aussi, le Conseil d'administration de la Société nationale n'a-t-il pas fait à cet exposé l'honneur de le discuter; son attention n'a été fixée que sur sa conclusion déclinatoire. Celle-ci a été admise en un tournemain.

La décision a été prise, comme s'il n'existait ni Ministre des Chemins de fer ni Sénat. Elle est intervenue en effet, sans égard pour la prérogative de la Haute Assemblée saisie du problème dans toute son intégrité, et elle

a coïncidé avec le moment où M. le Ministre Lippens venait de déclarer au Sénat qu'il allait prochainement entreprendre la laborieuse étude de cette importante question.

D'aucuns y ont vu de la part de la Société nationale un vote de bravade, ce qui ne se concilierait aucunement avec le caractère des membres de son Conseil d'administration. Nous croyons savoir qu'il s'agit au contraire d'un vote de pure tactique dont la Jonction n'a été que le prétexte.

On sait qu'entre le Gouvernement et des membres influents de la Législature, il a surgi un dissentiment au sujet du fait de la Société nationale de soustraire ses importants travaux au contrôle des Chambres.

Elle a trouvé l'occasion bonne d'affirmer l'indépendance à laquelle elle prétend, et du même coup de laisser la dépense de la Jonction à la charge de l'Etat, ce que nous estimons d'autant plus admissible qu'il s'y mêle une vaste opération immobilière.

Il serait oiseux de discuter cette tactique qui a laissé l'opinion publique indifférente. Nous n'aurions garde de supposer qu'elle aurait pu avoir pour but de confisquer le droit du Sénat. Ce droit est intangible, il subsiste comme si la Société nationale n'avait pas statué;

elle-même est bien convaincue que la Haute Assemblée n'abdiquera pas entre ses mains.

* * *

La plus importante attribution du Sénat est celle d'exercer un contrôle éclairé sur les décisions de la Chambre, et de réparer les erreurs auxquelles elle peut être exposée; aujourd'hui, après notre démonstration qu'elle a incontestablement été induite en erreur sur une question résolue à une infime majorité, le Sénat se fera un devoir de reprendre dans ses données véridiques l'examen du problème, pour lui donner une solution conforme à l'intérêt général qui trouve son expression dans la solidarité de la capitale avec toutes les communes reliées au réseau.

JUL. LIEBAERT.

Bruxelles, 10 avril 1928.

Je contresigne la présente note avec les mêmes réserves que je formulais en contresignant la précédente.

EMILE VINCK.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES.
Conséquences heureuses de la suppression de la gare de l'Allée-Verte	9
Coût de la Jonction	11
Passage du tunnel par le Jardin Botanique	10-32
Travaux au quadrilatère de Schaerbeek et à Forest	10-61
Electrification du réseau	11
Locaux de service à la gare du Nord	12-13
Locaux de service à la gare du Midi	7
La Halte centrale à ciel ouvert	13-14-15-54
Avec quel soin a été étudié le projet de Jonction	15-73-74
Exagérations dans l'évaluation du coût de la Jonction	12
Variations dans les projets d'aménagement en impasse de la gare du Nord. Largeur des trottoirs et des entrevoies	16-76 22-77
Aménagement de l'Allée-Verte.	22-77
Mouvement du matériel dans les gares à rebroussement comparativement à ceux dans les gares de passage	24-25-26-57 27
Aménagement de la gare du Midi.	27-30
Viaducs à la gare du Midi	29-30
Elargissement de l'avenue Fonsny.	33
Conclusion générale quant aux projets de l'Administration	34
Voies et moyens pour l'achèvement de la Jonction	38
Statistiques du mouvement des voyageurs	36-48-49-68-69
Productivité de la Jonction	54
Inexactitude des renseignements de l'Administration	56
Patronage de M. Ramaeckers	59
Durée de stationnement des trains	59
Gare de Lille	60
Jonction projetée à Paris	61
Travaux préparés à Forest pour la Jonction.	52-62
Droit de rétrocession.	63
La Jonction est à moitié réalisée	64
Le boulang	77
Objectif de la Jonction	77
Sujétion résultant pour les voyageurs de la solution de continuité du rail entre les gares du Nord et du Midi.	79 80
Disposition des locomotives pour la traversée de la Jonction.	86
Relations entre Anvers et le Midi par Schaerbeek-Hal.	86
Décision de la Société Nationale des Chemins de Fer.	89

92

1000

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 20 JUIN 1928.

Annexe II au Rapport n° 140.

NOTE DE LA MINORITÉ

La question actuellement soumise au Sénat est certainement celle qui a été examinée avec le soin le plus scrupuleux.

La Commission des Chemins de fer a tenu de nombreuses séances. Elle a délégué pour continuer ses travaux, une sous-commission, qui elle aussi a eu de très nombreuses réunions où ont été entendus les partisans et les adversaires du projet et de plus une copieuse littérature a permis de peser mûrement le pour et le contre.

La Commission dans sa séance du 15 mai a décidé par 12 voix contre 3 et 1 abstention de repousser le projet.

Les membres de la minorité de la Commission ont décidé de publier cette note en réponse au rapport déposé.

ARTICLE PREMIER DU PROJET.

1. A raison de la situation financière du pays, il ne faut exécuter que des travaux reconnus immédiatement indispensables. Il n'en est pas ainsi de la jonction Nord-Midi. Si elle a pu être considérée comme telle il y a vingt-cinq ans et plus, il n'en est plus de même aujourd'hui, grâce aux aménagements nouveaux des gares, grâce aux

nouvelles voies établies ou en passe de l'être, assurant la soudure entre les parties nord et sud du réseau. Il est aisé actuellement, sans passer par les gares du Nord ou du Midi, d'aller d'Arlon à Ostende, d'Anvers à Mons et à Charleroi, de Liège à Tournai et inversement.

2. Les discussions passionnées relatives au coût des travaux sont à notre avis sans grande pertinence. Quel que soit le total adopté, que ce soit 300 ou 500 millions, la dépense est trop élevée eu égard au manque d'utilité du travail.

3. Quant aux difficultés d'exploitation, il nous paraît impossible de les nier sérieusement. M. Renier l'a démontré pleinement à la dernière réunion de la Commission.

4. Il en est de même pour le péril que présente l'exécution du tunnel dans le sous-sol de Bruxelles. Nous en avons eu un exemple frappant lors de l'exécution du tunnel du Cinquantenaire. Les maisons de tout un quartier ont été menacées de ruine complète.

5. Le rendement du trafic sur le trajet de la Jonction sera nettement déficitaire et loin de couvrir la rente des capitaux investis, il laisserait un gros mali au compte d'exploitation.

6. Enfin, le Ministre des Finances a déclaré formellement qu'il n'y avait et n'y aurait d'ici longtemps aucun fonds disponible pour l'exécution du travail.

La réponse de M. Liebaert sur ce point spécial ne nous a nullement convaincus, pas plus d'ailleurs que sur les autres points en litige.

Il nous reste à démontrer les différentes propositions ci-dessus énoncées et pour ce, nous ne pourrions mieux faire que d'insérer ici la note du 8 février 1928 de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Cette note émane d'un organisme particulièrement compétent. La décision a été prise à l'unanimité moins une abstention. C'est à notre avis un fait nouveau capital et qui doit entraîner la décision du Sénat.

Nous insérons la note in extenso.

*
* *

8 février 1928.

Société Nationale des Chemins de fer belges.

JONCTION NORD-MIDI

HISTORIQUE DE LA QUESTION.

Les installations des gares du Nord et du Midi avaient, dès avant 1900, été reconnues insuffisantes.

Des diverses solutions envisagées à l'époque pour remédier à cette situation, deux furent retenues : l'agrandissement sur place des deux gares précitées maintenues à rebroussement ou leur transformation en gare de passage, moyennant la construction de la Jonction Nord-Midi.

D'après les estimations produites, la première des solutions eût coûté 46 millions (or), la deuxième 56 millions (or), mais en faveur de cette dernière, on fit valoir, notamment, que les recettes

supplémentaires à résulter de l'exploitation de la Jonction permettraient d'amortir le capital de premier établissement en moins de quarante ans.

Les premiers crédits furent sollicités du Parlement en 1900; c'est donc *essentiellement* en vue de remédier à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi et non pour souder les parties nord et sud du réseau, encore moins pour créer une gare centrale, qu'a été conçu le projet de Jonction Bruxelles (Nord)—Bruxelles (Midi) (1).

(1) SÉANCE DE LA CHAMBRE DU 30 JUILLET 1903.

M. HELLEPUTTE, *rapporteur du budget extraordinaire*. — « Remarquez-le, Messieurs, la jonction Nord-Midi est faite pour remédier à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi. Dès lors, si le projet n'améliore pas ces gares, il n'a pas besoin d'être exécuté. »

*
* *

SÉANCE DU SÉNAT, DU 21 AOÛT 1903.

M. LIEBAERT, *ministre des chemins de fer*. — « L'honorable comte de Mérode Westerloo et l'honorable M. Hanrez se sont élevés contre l'idée que la gare centrale ne serait qu'une halte. Moi aussi, Messieurs, j'aurais préféré faire grand, vaste, spacieux, avoir des installations très complètes et largement comprises, moins en vue du présent ou d'un avenir prochain, mais en vue d'un avenir éloigné; aussi les premiers plans étaient-ils conçus dans ce sens; vous savez pourquoi je les ai modifiés. Je me suis heurté aux protestations de la ville de Bruxelles, jalouse de son territoire. J'ai dû me restreindre, renoncer à l'idée d'une vaste gare; la ville aurait bien voulu que je cache mes installations sous terre à la manière des stations du Métropolitain de Paris, et je dois le reconnaître, elle a rallié à ses idées à peu près l'unanimité de l'opinion publique. Plutôt que de laisser périr les colonies, j'ai fait le sacrifice de mes préférences, d'autant plus facilement que je pouvais le faire sans compromettre le principe du projet, car, *ainsi que je l'ai dit plus d'une fois, ce qu'il y a d'essentiel dans le projet, c'est le dégagement des gares du Nord et du Midi; le moyen le plus efficace de les dégager, c'est d'en faire des gares de passage*; le projet aurait donc pu s'exécuter sans arrêt central à Bruxelles. Celui-ci, malgré son importance, n'est que l'accessoire du projet. »

*
* *

RAPPORT JOINT A L'EXPOSÉ DES MOTIFS A L'APPUI DU PROJET DU BUDGET EXTRAORDINAIRE DE 1909. (M. BRUNEEL, auteur du projet de Jonction):

« Avant tout, et c'est là un point essentiel, il

Il est intéressant de rappeler :

1° Qu'en 1903, à une question posée par la Section centrale, au sujet de la capacité des gares du Nord et du Midi transformées en gares de passage à 10 voies, il fut répondu « qu'il était permis d'envisager avec confiance l'avenir même le plus éloigné et d'acquiescer la conviction que les travaux projetés pour les gares de Bruxelles et la Jonction qui les relie sont susceptibles d'une utilisation en quelque sorte indéfinie » ;

2° qu'en 1910, le service de l'Exploitation déclara nettement qu'au contraire, la gare du Nord, avec 10 voies à quai, serait *inexploitable dès l'origine*.

* *

EXAMEN CRITIQUE DU PROJET

Le tracé de la Jonction projetée est très sinueux avec des courbes de faibles rayons.

Etant donné en outre que la Jonction comporterait 3 gares (Bruxelles-Nord, Gare centrale, Bruxelles-Midi), échelonnées sur une distance de 3 kilomètres seulement, la vitesse moyenne des trains entre les gares serait forcément réduite.

La Jonction passerait en tunnel à proximité de la Banque Nationale et des églises Sainte-Gudule et de la Chapelle. La construction de ce tunnel, qui se développerait à flanc de coteau, présenterait des aléas en raison de la nature du sous-sol de l'agglomération bruxelloise et nécessiterait aussi la démolition de blocs importants de bâtisses,

importe de faire ressortir que l'idée de la Jonction Nord-Midi n'est nullement née, comme beaucoup le prétendent, de la préoccupation de créer à Bruxelles une gare centrale ;

» Si la création d'une gare centrale était l'objectif poursuivi, on pourrait affirmer que la Jonction ne répondait pas à un besoin réel du réseau des chemins de fer ;

» L'idée de la Jonction est née, toute au contraire, de la nécessité de remédier à l'insuffisance absolue des installations des gares du Nord et du Midi ;

» Elle a, en outre, cet avantage inappréciable de relier entre elles les parties nord et sud du réseau des voies ferrées belges. »

notamment au droit des tronçons où la faible hauteur disponible oblige à prévoir un plafond plat.

La Gare centrale, avec service des bagages, projetée à l'emplacement de l'ancien quartier de la Putterie, aurait ses quais engagés sur 220 mètres de longueur, sous le tunnel, dont les plafonds plats se trouveraient à quelques décimètres au-dessus de l'orifice de la cheminée des locomotives. Les fumées et la vapeur seraient rabattues sur les quais, créant ainsi dans la Gare centrale une atmosphère viciée.

Ce grave inconvénient, joint à la nuisance que constitueraient dans la partie aérienne, au cœur de la capitale, les fumées lancées par les locomotives traversant la Jonction, entraînerait, dans l'hypothèse où la traction à vapeur serait maintenue sur les lignes aboutissant à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi, la nécessité de renoncer à la traction à vapeur sur la Jonction et l'obligation de retirer la locomotive à vapeur aux gares d'about et d'y substituer une locomotive électrique.

CONSÉQUENCES DU CHANGEMENT DE REMORQUE.

Le changement de remorque entraînerait de nombreux recouplements d'itinéraires et un mouvement de va et vient des moteurs d'une extrémité de la gare à l'autre.

Quelles sont les conséquences qui en résulteraient pour l'exploitation des gares du Nord et du Midi ?

Nous considérerons la gare où le service est le plus important, c'est-à-dire la gare du Nord.

Si la Jonction était réalisée, elle pourrait être parcourue par les trains suivants :

1° 18 trains internationaux ;

2° 18 trains du service intérieur réalisant la Jonction des parties nord et sud du réseau ;

3° 98 trains du service intérieur des lignes d'Anvers, Liège, Namur, Charleroi, Mons, Tournai, Courtrai et Gand, afin de permettre aux voyageurs de débarquer ou de s'embarquer à leur choix dans l'une des gares de la Jonction.

Soit au total 134 trains.

Vouloir augmenter ce nombre serait s'exposer à remorquer des trains presque vides et à exploiter d'une façon très onéreuse, car le passage par la Jonction des 98 trains envisagés au 3° serait déjà très déficitaire.

Dans les conditions d'exploitation ci-dessus, la gare du Nord qui resterait à rebroussement pour 258 trains, aurait à assurer un trafic de 392 trains (arrivées et départs).

Actuellement, le trafic comporte 185 trains à l'arrivée et 183 trains au départ, soit 368 au total.

Comparons le nombre de mouvements de quais vers l'extrémité nord de la gare ou vice-versa. Nous supposons réalisé l'aménagement projeté pour la gare du Nord et l'application du système de mise en place des rames (soit à quai, soit au garage) par les locomotives de route.

	Nombre de trains.	Nombre de mouvements
Gare du Nord exploitée à rebroussement :	368	928
La Jonction étant réalisée:	392	1054

C'est-à-dire que par suite du changement de remorque, la transformation de la gare du Nord en gare de passage, n'améliorerait pas les conditions d'exploitation de cette gare. Elle les aggraverait quelque peu.

Le but *essentiel* que l'on avait en vue, c'est-à-dire assurer pour un avenir presque indéfini, l'exploitation des gares de l'agglomération bruxelloise, ne serait donc pas atteint par la réalisation du projet de jonction présenté en dernier

lieu qui ne prévoit que 14 voies à quai à Bruxelles-Nord.

La transformation en gare de passage des gares du Nord et du Midi ne procurerait des facilités d'exploitation que si on électrifierait en étoile autour de Bruxelles.

Mais cette électrification entraînerait une dépense immédiate de nombreuses centaines de millions.

En tout cas, comme Bruxelles (Nord) resterait à rebroussement pour 258 trains, il serait nécessaire, pour ménager l'avenir, de prévoir, *tout comme dans l'aménagement* en impasse projeté, 18 voies à quai plus 2 voies pour la circulation des tracteurs.

Les voies de la Jonction seraient en surélévation, ce qui implique la nécessité d'avoir des quais suffisamment spacieux pour permettre l'établissement de larges escaliers d'accès et de salle d'attente.

Dès lors, l'espace dont on dispose entre les rues du Progrès et d'Aerschot serait insuffisant et la suppression de cette artère ainsi que celle des immeubles qui la bordent s'imposerait au prix de dépenses considérables, qui, jointes à celles qui résulteraient de l'élargissement de la gare, dépasseraient largement l'économie de 35 millions environ qui pourrait être éventuellement réalisée en ramenant de 6 à 4 le nombre des voies de la Jonction proprement dite.

Il n'y aurait donc pas lieu de réduire la somme de 500 millions estimées nécessaires pour achever les travaux de la jonction, à peine entamés. C'est ce chiffre qui doit être retenu, et non celui de 296 millions cité dans la note remise à la séance de la sous-commission du Sénat du 7 juin 1927, qui ne tient pas suffisamment compte des extensions qu'il avait été reconnu nécessaire, dès avant la guerre, d'apporter au projet primitif qui ne prévoyait que 10 voies à quai à Bruxelles (Nord) et à Bruxelles (Midi).

COMPARAISON AU POINT DE VUE DE LA
DÉPENSE DES DEUX SOLUTIONS EN PRÉ-
SENCE :

1° *Amélioration des gares existantes, celles de Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi) étant maintenues à rebroussement ;*

2° *Réalisation du projet de Jonction.*

(On suppose que l'électrification n'est pas mise à charge de la Jonction.)

Mais on peut également assurer l'avenir, même mieux que par la Jonction, en améliorant les gares existantes de l'agglomération bruxelloise (l'aménagement de Bruxelles (Midi) est en cours et très avancé).

Le coût des travaux d'aménagement des gares de Bruxelles (Quartier-Léopold), de Bruxelles (Nord), Bruxelles (Midi) (ces deux dernières étant maintenues à rebroussement) est estimé à 100 millions.

Il y a lieu de défalquer dans les deux cas la valeur des immeubles à revendre.

Dans la note n° 4 remise à la sous-commission du Sénat par M. Liebaert, ce dernier estime que l'on retirerait aisément 82 millions des terrains à revendre dans l'hypothèse où la Jonction serait construite. Or, en cas d'abandon de la Jonction, la superficie des terrains à revendre serait notablement plus importante que dans le cas d'exécution de la Jonction.

Dans le quartier de la Putterie, qui avec ou sans Jonction est appelé à devenir un quartier de luxe, il y aurait notamment à revendre 33,500 mètres carrés au lieu de 20,000.

Sur les bases de l'estimation de M. Liebaert, le prix de revente des terrains peut être évalué à 123 millions.

Sous le régime de l'exploitation par l'Etat, la comparaison au point de vue financier entre les deux solutions se serait présentée comme suit :

	Coût des travaux. — millions	Revente des terrains. — millions	Dépense réelle. — millions
Jonction.	500	82	418
Améliorations des gares de Bru- xelles (Nord), Bruxelles (Midi) et Bruxelles (Quartier - Léo- pold)	100	123	23
Différence :			441

LA JONCTION NE RENDRAIT DES SERVICES
QU'À UNE PARTIE PEU IMPORTANTE DE
LA CLIENTÈLE.

On peut donc dire que la somme de 441 millions, représentant la différence du coût des deux solutions, aurait été dépensée non pour les nécessités de l'exploitation, mais uniquement pour procurer des facilités à deux catégories de voyageurs :

1° Les voyageurs ayant Bruxelles comme but ou origine de voyage ;

2° Les voyageurs devant se rendre d'une gare à l'autre pour continuer leur voyage.

Considérons d'abord les voyageurs de la première catégorie arrivant, par exemple, à Bruxelles (Nord) par les lignes qui y aboutissent actuellement.

Ceux qui ont affaire aux environs de la Gare, ou entre la gare du Nord et la Bourse, n'ont aucun intérêt à aller jusqu'à la gare centrale, pas plus que ceux qui doivent se rendre dans les quartiers Nord de l'agglomération bruxelloise.

Les voyageurs qui doivent se rendre à Saint-Gilles, Forest et Uccle trouvent à la sortie de la gare du Nord :

1° Des tramways directs par les boulevards du centre ;

2° Des tramways assurant à la porte de Schaerbeek, à la porte Louise ou à la barrière de Saint-Gilles la correspon-

dance avec les lignes desservant les faubourgs précités.

Etant donné le temps que nécessiterait la traversée de la Jonction (20 minutes) ces voyageurs ne gagneraient rien sur la durée du trajet en poursuivant leur voyage en chemin de fer jusqu'à la gare du Midi, où ils devraient généralement encore emprunter le tramway pour se rendre à destination.

Les voyageurs à billets ordinaires auraient à payer, dans ce cas, outre le prix du billet de tramway, le coût du transport en chemin de fer entre Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi).

Seuls les voyageurs se rendant aux abords de la Gare centrale et de la gare de Bruxelles (Midi) trouveraient intérêt à pouvoir débarquer dans ces gares.

Encore convient-il de remarquer que la ligne Bruxelles (Nord), Bruxelles (Midi) est abondamment desservie et que la durée du trajet par la Jonction ne serait pas inférieure à celle du parcours en tramways ou autobus.

Il importe également de souligner que la gare du Nord resterait terminus pour un nombre important de trains (130 à l'arrivée).

Il est à prévoir que la plupart des voyageurs occupant ces trains et ayant affaire aux abords immédiats des gares Centrale et du Midi débarqueraient de préférence à la gare du Nord et utiliseraient les moyens de locomotion actuels plutôt que de s'astreindre à changer de train à cette gare et à attendre éventuellement une correspondance pour effectuer un nouveau parcours de 1,5 ou 3 kilomètres seulement.

Le même raisonnement conduirait à des déductions analogue en ce qui concerne :

1° Les voyageurs amenés à Bruxelles (Midi) et à Bruxelles (Quartier Léopold) par les trains de lignes y aboutissant ;

2° Les voyageurs s'embarquant à Bruxelles.

Quant aux voyageurs utilisant un auto pour se rendre à destination, il leur est indifférent de descendre à l'une

ou l'autre des gares de l'agglomération bruxelloise.

Pour les voyageurs ayant Bruxelles comme origine ou but de voyage et qui représentent 83 p. c. du trafic des gares de l'agglomération bruxelloise (1), la Jonction se substituerait donc simplement, pour certaines relations peu nombreuses, et sans gain de temps pour les voyageurs, aux lignes de tramways et d'autobus.

* * *

Les voyageurs de la deuxième catégorie, c'est-à-dire ceux qui, actuellement, doivent se rendre d'une gare à l'autre pour continuer leur voyage, trouveraient évidemment des avantages à l'établissement de la Jonction.

Mais, même parmi ces voyageurs, nombreux seraient ceux qui, pour des raisons diverses seraient, comme actuellement, un arrêt plus ou moins prolongé à Bruxelles.

Car ce n'est pas la Jonction qui modifierait le caractère de Bruxelles en tant que centre d'affaires et d'attractions.

C'est donc en réalité pour satisfaire une partie peu nombreuse de la clientèle que la somme de 441 millions citée plus haut devrait être dépensée.

Cette dépense serait vraiment disproportionnée aux services rendus.

L'EXPLOITATION DE LA JONCTION SERAIT DÉFICITAIRE.

On ne pourrait espérer, comme contrepartie, aucune économie dans les frais d'exploitation.

L'examen de la question a fait reconnaître que pour les trains existants,

(1) 83 p. c. des voyageurs ont Bruxelles comme but ou origine du voyage.

12 p. c. des voyageurs changent de trains à la gare où ils débarquent.

5 p. c. des voyageurs se rendent d'une gare à l'autre pour continuer leur voyage.

on ne pourrait escompter aucune réduction de l'effectif du personnel et des locomotives.

Les charges financières supplémentaires à résulter de la construction de la Jonction seraient de :

$441,000,000 \times 0,08 = 35,280,000$ francs.

On peut en déduire que l'exploitation de la Jonction, qui serait d'ailleurs défavorablement influencée par la concurrence des lignes de tramways et d'autobus existantes, serait nettement déficitaire.

La Jonction n'améliorerait en rien la sécurité et la régularité de l'exploitation.

LA JONCTION NE RENDRAIT PAS LES COMMUNICATIONS PLUS RAPIDES.

Rendrait-elle les communications plus rapides ?

Si l'on envisage les trains Paris-Amsterdam, on constate que le trajet Bruxelles (Midi)-Anvers (Gare centrale) s'effectue actuellement en cinquante-deux minutes.

Si ces trains empruntaient la Jonction, la durée du parcours entre Bruxelles (Midi) et Anvers (Gare centrale) serait de soixante-trois minutes suivant l'horaire établi par le service de l'exploitation.

Au sujet des trains Amsterdam-Paris, il convient de relever une erreur de la note de la minorité (page 50) qui, en parlant des stationnements imposés à ces trains à Bruxelles (Midi), les attribue aux nécessités du rebroussement, alors qu'en réalité, ils sont dus au remaniement des rames.

Les trains Pullman, pour lesquels ce remaniement est moins important, n'ont que des arrêts de dix minutes.

Une constatation analogue pourrait être faite en ce qui concerne :

1° Les trains directs circulant actuellement entre Anvers et Charleroi par Bruxelles (Midi);

2° Les trains de la ligne de Tournai ayant Bruxelles (Nord) comme tête de ligne.

Ainsi qu'on le verra plus loin, l'exploitation de la ligne de Schaerbeek-Hal permettrait, au contraire, de réduire la durée des parcours.

D'une façon générale, un voyageur à destination du sud du réseau et arrivant à Bruxelles (Nord) par un des trains qui traverseraient la Jonction, ne quitterait guère Bruxelles (Midi) que trente minutes plus tard. Etant donnée la durée du parcours en tramway, ce battement d'une demi-heure suffit, dans la situation actuelle, pour assurer les correspondances aux voyageurs se rendant d'une gare à l'autre.

En conclusion et contrairement donc à une opinion généralement répandue, la Jonction ne rendrait pas les communications plus rapides.

Il est exagéré aussi de dire que Bruxelles constitue une muraille dressée entre les parties nord et sud du réseau. La Ceinture-Ouest réalise *déjà* la liaison entre elles, soit directe, soit au moyen de correspondances établies à Bruxelles (Midi) et Bruxelles (Nord).

Mais l'exploitation de la ligne de Schaerbeek-Hal, sur le point d'être terminée, permettra d'apporter à ces relations des améliorations intéressantes.

Dans le courant de cette année, des terrains directs circuleront, en empruntant cette ligne nouvelle et en passant par Bruxelles (Quartier-Léopold), entre Anvers et Charleroi et effectueront le trajet en deux heures dix minutes, soit avec un gain de dix-neuf minutes sur la durée de parcours par la Jonction qui exigerait deux heures vingt-neuf minutes.

Si ces trains empruntaient le tronçon de la ligne de Schaerbeek-Hal passant par Schaerbeek-Josaphat et le Cinquantenaire, la durée du trajet Anvers-Charleroi ne serait que d'une heure quarante minutes, soit un gain de qua-

rante-neuf minutes sur la durée du trajet par la Jonction.

Des résultats analogues pourront être obtenus pour les trains directs Anvers-Mons et Anvers-Tournai qui seront mis en marche après l'achèvement du tronçon Linkebeek-Hal, c'est-à-dire en 1929.

Pas plus que pour les relations entre les parties nord et sud du réseau, la jonction n'est indispensable pour les communications directes des autres régions du pays entre elles.

Le cartogramme figurant ces relations montre qu'elles sont actuellement convenablement assurées.

Elles viennent d'être améliorées par la création de trains directs :

1° Entre Liège et Anvers (durée du trajet : une heure trente-quatre minutes) ;

2° Entre Anvers et Gand (durée du trajet : une heure).

Ces derniers trains seront prolongés jusque Courtrai, sinon jusque Lille, assurant ainsi une liaison rapide entre Anvers et les centres d'industries textiles.

Les relations entre Gand et les bassins industriels de Charleroi et de Mons seront également accélérées sous peu.

La Jonction ne procurerait pas aux voyageurs les facilités que certains escomptent, car l'idée que tous les voyageurs trouveraient dans la gare où ils débarquent une correspondance immédiate pour n'importe quelle direction, procède d'une incompréhension totale des nécessités de l'exploitation et des convenances de la grande majorité des voyageurs.

Il est à remarquer, en effet, que les trains amenant à Bruxelles les gens d'affaires, les employés, les écoliers, etc., y arrivent vers 9 heures.

C'est à cette heure que s'ouvrent généralement les banques, maisons de commerce, etc.

Les Bruxellois qui ont affaire en pro-

vince doivent aussi arriver à destination vers la même heure.

Dès lors, il en résulte que des trains qui donneraient correspondance à Bruxelles à des trains venant de province devraient être des trains nouveaux qui risqueraient d'avoir une clientèle insuffisante.

Du reste, les horaires sont conditionnés non seulement par les convenances de voyageurs transitant par Bruxelles, mais aussi par la nécessité d'assurer en cours de route des correspondances aux autres voyageurs du réseau.

EN RÉSUMÉ :

1° La Jonction n'augmenterait ni la sécurité, ni la régularité de l'exploitation ;

2° L'exploitation de la Jonction n'apporterait aucune amélioration dans l'utilisation du personnel et du matériel ;

3° La Jonction ne rendrait pas les communications plus rapides ;

4° La Jonction procurerait certes des avantages à certaines catégories de voyageurs, mais la dépense à engager serait vraiment disproportionnée aux services rendus à une partie peu importante de la clientèle ;

5° L'exploitation de la Jonction serait nettement déficitaire.

CONCLUSIONS.

La Jonction ne devant améliorer ni les conditions techniques ni les résultats financiers de l'exploitation (elle les aggraverait) la Société Nationale des Chemins de fer belges estime que la réalisation de ce travail n'est pour elle d'aucun intérêt.

*
* *

Il nous paraît, Madame et Messieurs,

inutile d'insister davantage, la Haute Assemblée statuera.

Mais nous croyons cependant devoir faire remarquer que si de nombreux Ministres ont, avant guerre, été unanimes à adopter le projet de Jonction, l'un d'entre eux M. Renkin a voté l'abandon et tous les Ministres d'après guerre ont soutenu le projet soumis à nos délibérations.

Si les fonctionnaires d'il y a vingt-cinq ans étaient partisans de la Jonction ceux d'aujourd'hui en sont résolument adversaires.

Il est vrai qu'on a dit et répété de part adverse qu'ils voulaient tromper sciemment le Parlement.

Il n'en faut rien croire et mettre sur le compte d'une passion exacerbée, semblables affirmations téméraires. Les fonctionnaires sont gens honorables, dévoués à leurs fonctions et qui n'ont qu'un objectif : le bien du Pays.

Nous croyons de notre devoir de le proclamer hautement.

Il nous reste pour finir ce chapitre, un point à traiter : c'est celui qui a trait au plan financier de M. le Rapporteur.

Il a affirmé en séance de la Commission du 8 mai 1928 que la somme nécessaire à payer les travaux, pourrait se trouver en employant à cet objet les pièces d'argent démonétisées appartenant à l'Etat. Il a ajouté que si l'exploitation était refusée par la Société des Chemins de fer, l'Etat pourrait l'y contraindre en usant de la majorité qu'il détient à l'Assemblée générale.

Sur ce dernier point nous ne pouvons être d'accord avec lui. Les détenteurs d'actions privilégiées des chemins de fer le sont en somme malgré eux. Ils ont dû prendre ces titres en échange de Bons du Trésor que l'Etat belge était à ce moment dans l'impossibilité de rembourser à leur échéance.

Ils ont admis l'échange parce que, on leur assura que l'exploitation du réseau serait conduite comme une in-

dustrie privée, de façon à rémunérer convenablement le capital.

Pensez-vous qu'ils admettraient sans protestations, de voir mettre sur le dos de l'entreprise un nouveau tronçon qui doit nécessairement grever lourdement le budget, au lieu de l'améliorer?

Pensez-vous, d'autre part, qu'il soit possible par un coup de majorité de le leur imposer et de renverser une administration composée d'hommes de premier ordre investis de toute leur confiance?

La réponse doit être négative.

Quant aux voies et moyens indiqués par M. le Rapporteur, — négociation des monnaies d'argent démonétisées, — nous ne pensons pas que le Gouvernement consente à adopter cette solution, et comme d'autres ressources feront défaut d'ici au moins cinq ans, nous croyons pouvoir dire que même si le Sénat rejetait le projet, la Jonction ne se ferait pas et le seul résultat obtenu serait de laisser la capitale dans un état vraiment intolérable et de nature à nous ridiculiser aux yeux du monde.

Mais il y a bien plus. Cette somme que nous voyons figurer dans la situation de la Banque pour fr. 218,357,640-05 est indisponible. Elle garantit l'émission des billets de 5 et de 20 francs et il n'appartient pas au Trésor d'en disposer, parce que l'arrêté-loi du 26 octobre 1926, publié au *Moniteur* du 28 octobre 1926, a été pris d'accord avec la Banque Nationale et ce comme corollaire d'un accord entre l'Etat et la Banque, en vertu duquel ce montant garantit la circulation des petites coupures et doit servir de base à la frappe de monnaies divisionnaires. Et à supposer qu'on n'en frappe pas, le poste serait encore indisponible, car dans ce cas le métal argent plus un solde en devises, ensemble 300 millions, reste affecté à la garantie des petits billets qui sont des billets de trésorerie, mais dont la Banque garantit l'échange contre ses propres billets. Le total des dits billets est de 750 millions. La garantie métal-

lique à concurrence de 40 p. c. exige donc 300 millions.

ARTICLE 2 DU PROJET.

Pour ce qui concerne cet article, nous nous en référons au rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants.

Voici la partie de ce rapport qui a trait à la question :

CONVENTION AVEC LA VILLE DE BRUXELLES.

L'article 2 du projet de loi soumet à la Chambre un projet de convention avec la Ville de Bruxelles, relative à la création et à l'amélioration de voies publiques et à la mise en valeur des terrains acquis par l'État pour la Jonction Nord-Midi. L'abandon de ces travaux nécessite la modification des accords conclus avec la Capitale par les trois conventions des 7 avril 1903, 26 juillet 1904 et 17 septembre 1909.

La Ville de Bruxelles s'engage à exécuter pour compte de l'État l'aménagement du quartier de la Putterie et du quartier Sainte-Elisabeth et prend, pour son compte, l'établissement d'une voie publique reliant la gare du Midi à l'église de la Chapelle. Dans ce but, l'État remet à l'Administration communale tous les terrains lui appartenant sur le tracé de la Jonction. Les terrains incorporés aux voies publiques sont cédés gratuitement. La Cité apporte de son côté les terrains d'assiette des rues désaffectées et toutes les parcelles acquises par elle pour compte de l'État.

Les voies publiques devront être exécutées dans le délai de deux ans, délai porté à trois ans pour la voie publique reliant le Midi à la ville haute.

Les terrains non incorporés dans les voies publiques seront réalisés au profit

de l'État par les services communaux, les prix en étant fixés par une Commission mixte.

Enfin, en vue de sauvegarder le panorama, certaines servitudes sont établies sur une partie des terrains du quartier de la Putterie.

L'État garantit la Ville de Bruxelles contre les réclamations éventuelles des propriétaires des immeubles acquis ou expropriés.

Certains membres des sections et de la Section centrale ont regretté que l'on accordât une indemnité à la Ville de Bruxelles; c'est là un précédent dangereux. Cependant les conventions intervenues avec la Ville de Bruxelles obligeaient l'État à faire la Jonction et à établir une Gare centrale. De plus, le centre de la ville a été démoli depuis de nombreuses années et laissé à l'abandon; la Ville a été dans l'impossibilité de construire même sur les terrains lui appartenant et a subi de ce chef des pertes considérables (droits de bâtisse, impôts et taxes diverses, fournitures d'eau, de gaz et d'électricité.)

Il est donc juste de l'indemniser.

Cette indemnité consiste d'ailleurs dans l'abandon de certaines parcelles pour l'établissement de voies publiques: l'État n'aura donc rien à déboursier.

La convention avec la Ville de Bruxelles est d'ailleurs indispensable pour assurer la mise en valeur des terrains à vendre, surtout dans les quartiers Elisabeth et de la Gare centrale. Si l'on devait revendre des terrains qui actuellement n'ont aucun accès direct à la voirie, ils ne pourraient convenir qu'aux propriétaires voisins et ne rapporteraient que peu de chose, tandis que la création de cette voirie les mettra en valeur par le fait qu'ils seront à front de rue.

On a acheté en tout, pour la Jonction, entre le boulevard du Jardin Botanique et le Midi : 12 ha. 63 a. 51 ca.

Dans l'hypothèse de l'abandon de la

Jonction, il y a à revendre, entre les mêmes limites :

1° Quartier de la Gare centrale entre rue de Loxum et rue de la Madeleine. . .	3 ha. 35 a.
2° Du boulevard du Jardin Botanique à rue de Loxum. . .	3 ha. 03 a. 39 ca.
3° Entre rue de la Madeleine et rue du Midi	2 ha. 35 a. 50 ca.
4° Entre les rues de Loxum et de la Madeleine	3 ha. 35 a.
	12 ha. 08 a. 89 ca.

ARTICLE 3

La suppression du droit de rétrocession.

Cette question est très controversée et il faut reconnaître qu'elle est assez délicate.

MM. HELLEPUTE et STANDAERT dans leurs notes de minorité affirment que l'on ne peut priver par une loi nouvelle, les propriétaires expropriés d'un droit qui se trouve dans leur patrimoine depuis le jugement d'expropriation.

Le rapport de la Section centrale de la Chambre affirme nettement le contraire. Voici comment il s'exprime :

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

Nous nous rangeons à ce dernier avis.

Deux objections sont présentées à l'article 3 :

1° Le texte proposé serait inconstitutionnel, parce que aux termes de l'article 11 de la Constitution, il ne peut y avoir d'expropriation que pour cause d'utilité publique, d'où l'on conclut que l'utilité publique cessant, l'expropriation cesse et le bien doit revenir à son propriétaire.

L'existence de l'utilité publique, constatée dans les conditions légales, est une condition *sine qua non* de l'expropriation. Mais celle-ci, une fois le jugement déclarant les formalités accomplies, est terminée, elle fait entrer le bien dans le domaine privé de l'Etat, l'affectation ultérieure à une destination d'utilité publique le fera passer dans le domaine public (Cassation, 2 juin 1898. *Pasicrisie*, 1898, I-219.); l'absence de cette affectation pourra, dans les conditions prévues à l'article 23 de la loi du 17 avril 1835 le faire repasser dans le domaine du propriétaire primitif. Mais l'affectation comme le défaut d'affectation à une destination d'utilité publique sont sans influence sur la régularité et la consommation de l'expropriation.

L'arrêt de la Cour de Gand du 10 août 1870 (*Pasicrisie* 1871-112) raisonnant à propos d'un bien exproprié avant la loi de 1835 et auquel il décide que l'article 23 de cette loi ne s'applique pas, s'exprime ainsi :

« Attendu que, sous l'empire de cette dernière loi, le droit de rétrocession n'existait en aucune façon en faveur de l'ancien propriétaire ;

« Attendu qu'en effet aucun texte de loi n'autorisait l'Etat à remettre au propriétaire dépossédé, contre restitution de l'indemnité reçue, les terrains non employés aux travaux d'utilité publique pour lesquels ils avaient été acquis ;

» Qu'en l'absence d'un pareil texte, il n'eût été possible ni au pouvoir judiciaire de prononcer, ni au pouvoir admi-

nistratif de consentir une aliénation de ce genre ;

» Que, pour réserver le droit de reprendre, au prix coûtant, les terrains qui ne seraient pas employés aux travaux qui en avaient motivé l'acquisition, le propriétaire était obligé de stipuler cette condition dans le contrat de cession ;

» Qu'à défaut de pareille stipulation, l'Etat devenu propriétaire absolu et définitif des terrains acquis pour travaux d'utilité publique, ne pouvait être tenu de les revendre à l'ancien propriétaire aux prix de l'indemnité payée, mais demeurerait investi du droit de propriété le plus complet et conservait notamment le droit d'aliéner les terrains, soit par adjudication publique, soit par toute autre voie que lui ouvriraient les lois spéciales autorisant l'aliénation de biens domaniaux ;

» Attendu que d'un autre côté, il a déjà été démontré ci-dessus que les acquisitions faites pour travaux d'utilité publique, avant la loi du 17 avril 1835, faisaient entrer les biens qui en étaient l'objet dans le domaine de l'Etat avec tous les caractères d'une propriété définitive et absolue, et qu'en l'absence d'un texte de loi autorisant l'exercice du droit de rétrocession, le propriétaire qui aurait voulu se réserver la faculté de reprendre, moyennant restitution de l'indemnité, les terrains qui ne seraient pas employés aux travaux en vue desquels la cession avait lieu, était obligé de stipuler cette condition dans le contrat. »

L'article 11 de la Constitution ne subit donc aucune atteinte par le texte proposé.

2° Ce texte constituerait, en violation de l'article 2 du Code civil, une méconnaissance du droit acquis des expropriés de rentrer, en vertu de l'article 23 de la loi du 17 avril 1835, dans la propriété de leurs biens, dès que le défaut d'affectation de ceux-ci à l'utilité publique sera constatée.

A cette objection deux réponses :

D'abord l'article 2 n'est pas une disposition constitutionnelle. C'est un principe d'interprétation des lois édicté pour le juge et un conseil donné au législateur. C'est un conseil qu'il est libre de suivre ou de ne pas suivre. Il ne doit pas le suivre, lorsque le droit acquis qu'il s'agit d'abolir ou de limiter dans son exercice lui paraît injuste ou contraire à l'intérêt social. De multiples dispositions légales ont dérogé à l'article 2 du Code civil, par exemple, l'article 2 du Code pénal ; certaines dispositions de la loi hypothécaire ; les lois sur la revision des contrats de concession ; la loi sur les loyers.

Le cas actuel est bien l'un de ceux où la plus élémentaire justice commande la méconnaissance du droit vanté. Sa reconnaissance consacrerait, au grand préjudice de l'Etat, une spéculation des propriétaires expropriés. Nantis en valeur-or de l'indemnité, l'ayant normalement employée en acquisition d'un autre bien dont la valeur domine la dépréciation monétaire, ils se retrouveraient à la fois propriétaire de leur bien nouveau et de leur bien ancien moyennant le paiement à l'Etat d'une valeur-or égale au septième de la valeur du second.

En suite, le droit concédé à l'ancien propriétaire par l'article 23 de la loi de 1835 est-il actuellement un droit acquis ?

Pour le soutenir on dit que l'expropriation est un contrat affecté d'une condition résolutoire, celle du défaut d'affectation de bien exproprié à l'utilité publique.

L'expropriation n'est pas un contrat. C'est même tout le contraire. C'est un acte de souveraineté par lequel le propriétaire, sauf l'indemnité, est, *volens aut nolens*, dépouillé de son bien au profit de l'Etat.

L'article 23 n'établit pas une condition résolutoire de l'expropriation, étrange condition d'ailleurs que celle

qui fait dépendre l'obligation d'un événement qu'il est au pouvoir du débiteur (l'État) de faire arriver ou d'empêcher (articles 1170 et 1174 du Code civil).

Le texte est celui-ci : « Si les terrains acquis pour travaux d'utilité publique ne reçoivent pas cette destination, un avis publié de la manière indiquée en l'article 6, titre II, de la loi du 8 mars 1810, fait connaître les terrains que l'Administration est dans le cas de revendre. Dans les trois mois de cette publication, les anciens propriétaires qui veulent réacquérir la propriété des dits terrains sont tenus de le déclarer, à peine de déchéance.

» A défaut par l'Administration de publier cet avis, les anciens propriétaires, ou leurs ayants droit, peuvent demander la remise des dits terrains, et cette remise sera ordonnée en justice sur la déclaration de l'Administration qu'ils ne sont plus destinés à servir aux travaux pour lesquels ils avaient été acquis.

» Le *prix* des terrains à *rétrocéder* sera fixé par le tribunal de la situation, si mieux n'aime le propriétaire restituer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. La fixation judiciaire du *prix* ne pourra, en aucun cas, excéder le montant de l'indemnité. »

Pas question dans ce texte d'une expropriation conditionnelle, dont la résolution devrait d'ailleurs avoir pour conséquence la remise des choses dans leur pristin état, restitution du bien, restitution de l'indemnité.

L'ancien propriétaire peut « réacquérir » se faire « *rétrocéder* » c'est-à-dire acquérir en vertu d'un nouveau titre pour un nouveau *prix* dont le maximum est fixé seulement. Ce nouveau titre c'est l'article 23 ; il prend naissance quand ?

Au moment où est acquis le défaut d'affectation du bien à l'utilité publique.

C'est ce que dit en termes très nets

l'arrêt de Gand précité : « Attendu qu'il est incontestable au contraire que sous l'empire de la loi de 1835 aussi bien que sous l'empire de la loi de 1810, la cession, qui fait passer dans le domaine de l'État un bien soumis à l'expropriation, est absolue et définitive et nullement conditionnelle et résoluble de sa nature ; et que la rétrocession, qui fait rentrer le bien exproprié dans les mains de l'ancien propriétaire, est une véritable revente mais non pas la résolution de contrat de cession en vertu d'une clause résolutoire tacite résultant de ce contrat ;

» Qu'il a été démontré ci-dessus, que sous la loi de 1810, le droit de rétrocession loin d'être sous-entendu dans le contrat de cession comme une clause résolutoire tacite, n'aurait pu exister que s'il avait été formellement stipulé par les parties au moment de la convention ;

« Que, d'autre part, pour ce qui concerne la loi de 1835, le mot réacquérir dont se sert l'article 23 prouve surabondamment que la demande en rétrocession, en cas d'inexécution des travaux pour lesquels un terrain a été acquis, ne constitue point, de la part de l'ancien propriétaire, une action en résolution du contrat de cession intervenu entre lui et l'État, mais l'exercice d'un droit qu'il puise dans la loi et qui consiste dans la préférence qui lui est accordée pour le rachat du terrain à un prix qui n'excède pas le taux de la vente. »

Ce droit de préférence, l'ancien propriétaire ne l'a, il ne naît, il n'est acquis qu'au moment où l'avis de non affectation à l'utilité publique est publié ou bien au moment où cette non-affectation est reconnue par l'État sur la sommation qui lui en est faite en justice, comme le porte le second alinéa de l'article 23.

Nous pouvons ajouter que la loi sur l'expropriation par zone ignore le droit de rétrocession.

(14)

Cela prouve bien que la consécration de ce droit n'est pas imposée par le texte constitutionnel, applicable à l'expropriation par zone comme à l'expropriation régie par la loi de 1835.

*
* *

En termes de conclusion, nous engageons le Sénat à voter le projet adopté par la Chambre des Représentants.

G. HICGUET.

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 20 JUNI 1928.

Verslag uit naam van de Commissie van Spoorwegen belast met het onderzoek van het Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot Verbinding der statien Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Zie de n^{rs} 345, 430 (zitting 1925-1926) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 27 Januari, 2, 9, 10 en 24 Februari, 1 en 2 Maart 1927.)

Aanwezig : de heeren ROSIER, voorzitter ; BOSSUYT, BARON CASIER, DANHIER, BARON DE DORLODOT, DENS, LUCHATELEZ, FRAITURE, HICGUET, HUBERT, MOLET, QUINCHON, RENIER, SEGERS, TOCH, Burggraaf Adrien VILAIN XIII, VINCK en LIEBAERT, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De Commissie vergaderde voor de eerste maal op 7 April 1927 om het wetsontwerp te onderzoeken betreffende het afzien van de werken tot Verbinding der statien Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Na een bondig onderzoek van het vraagstuk ging de Commissie op den wensch van de bekampers van de Verbinding in en stemde erin toe het Spoorwegbestuur te hooren.

Om aan dien wensch te voldoen was Minister Anseele zoo voorkomend de volgende vergadering samen met twee zijner ambtenaren bij te wonen.

Onverwijld werd het onderzoek aangevat van de plannen opgemaakt door het Spoorwegbestuur en de Stad Brussel in strijd met die betreffende de Verbinding.

Dit was zeer belangwekkend. Ook

hadden verscheidene onzer collegas van den Senaat, ofschoon geen leden der Commissie, ons de eer aangedaan de beraadslagingen in de Groene Zaal bij te wonen.

Het staat bekend dat de Senaatscommissie voor Spoorwegen een der zeldzame bijeenkomsten is waar nog gezellig kan worden gepraat.

Maar dat « praten » nam zulken omvang dat Minister Anseele, als praktisch man, alras beseftte dat dit kleine Parlement alleen van gedachten kon wisselen zonder eenigen uitslag en hij stelde voor het onderzoek van het vraagstuk op te dragen aan eene subcommissie van vier leden.

Aldus is geschied en de Subcommissie werd samengesteld uit de heeren Dens, Vinck, Hicguet en Liebaert, beide lasten gelast, al naar gelang van den uitslag der beraadslagingen van de Commissie, met het opmaken van een verslag of van eene minderheidsnota.

De Subcommissie voorgezeten door den heer Minister Anseele, bijgestaan

door twee zijner ambtenaren, vergaderde voor de eerste maal op 7 Juni 1927.

Tijdens deze vergadering werd door de heeren Vinck en Liebaert kennis gegeven van nota n^r 1 ten voordeele van de Verbinding.

Een gedeeltelijk antwoord vanwege het Bestuur kwam toe op 17 derzelfde maand, doch de beide leden der Subcommissie, voorstanders der Verbinding, repliceerden op 5 Juli daaropvolgende in hunne nota n^r 2, en lazen ter vergadering van 12 Juli eene nota n^r 3 die de niet te verhelpen gebreken deed uitschijnen van de door het bestuur voorgestelde inrichting tot kopstatie van de Noordstatie, de Groen-Dreefstatie en de Zuidstatie. Minister Anseele dankte de opstellers dezer nota op minzame wijze en gelastte zijne aanwezige ambtenaren daarop te antwoorden.

Het antwoord bleef meer dan drie maand uit en de Subcommissie werd nooit meer bijeengeroepen, doch de opstellers der notas onderbraken hunnen arbeid niet en dienden op 31 Augustus een vierde nota in, een vijfde op 29 Januari en een zesde op 10 April om niets overeind te laten van de opwerpingen die werden ingebracht tegen het ontwerp, dat achttienmaal door het Parlement werd goedgekeurd en voor de helft reeds werd verwezenlijkt.

De Commissie hield een voltallige vergadering op 8 Mei, onder het voorzitterschap van den heer Rosier, die zich de tolk maakte van de gevoelens van rouw der Commissie, bij het afsterven van onzen collega den heer Thiébaud.

Minister Lippens woonde de vergadering bij en deelde ons een schrijven mede van den Minister van Financiën, die ons aanzette, om financieele redenen, af te zien van de Verbinding. Op dit terrein stelde zich Minister Lippens en hij weigert den grond van de zaak te bespreken.

Naar aanleiding van deze vergadering, ontving de Commissie, bij hoogdringendheid, twee memoranda vanwege het

Bestuur, gedagteekend 5 Mei en 8 Mei, waarin onder den schijn een antwoord te geven op hoogerbedoelde notas van 29 Januari en van 10 April, zonder enig bewijs beweerd wordt dat het Bestuur gelijk heeft op een aantal vraagstukken die grondig in de notas der Subcommissie werden behandeld. Een lid deed uitschijnen dat het een gevaarlijke aanmoediging was tot een minimum inspanning voor hen, die zouden duchten kennis te moeten nemen van de werken der Subcommissie.

In deze werken wordt het grootsche vraagstuk der Verbinding op zijne veelvuldige zijden onderzocht, en te dien einde waren de stellers dezer studiën verplicht hen onder vorm eener discussie in te dienen, om de stelling der wederpartij beter te doen uitkomen en punt voor punt te kunnen weerleggen. Ook hebben zij, hoezeer hunne conclusiën in strijd waren met de meening van het Bestuur, geen enkel oogenblik het verwijt opgelopen niet eerlijk de stellingen die zij bestreden, te hebben uiteengezet.

De notas die hier volgen geven dus de synthese van het vraagstuk waarover de Senaat geroepen is uitspraak te doen; zij vormden daarbij den grondslag voor de behandeling in de Commissie. Wij voegden daaraan eene inhoudstafel toe, die iedereen in staat stellen zal de vraagstukken waarin hij belang stelt gemakkelijk terug te vinden.

Alvorens uitspraak te doen heeft de Commissie er prijs op gesteld, op 15 Mei in een voltallige morgenvergadering, den heer Bruneel, den vader van het ontwerp tot Verbinding, te hooren, die, ofschoon lid van het Bestuurscomiteit der spoorwegen, evenals zijn voorzitter, de heer Tondelier, door den heer Neujean uitgesloten was uit het Geheim Comiteit dat over het vraagstuk der Verbinding te beraadslagen had. De Commissie was van oordeel dat het fair was beide meeningen te hooren uiteenzetten. Het betoog van dien uit-

stekenden ingenieur en zijne antwoorden op al de gestelde vragen hebben al de leden der Commissie ten zeerste getroffen.

Dienzelfden dag hield de Commissie een tweede vergadering waar de wijze van exploitatie van de tunnel werd behandeld; als besluit werd het ontwerp betreffende het opgeven van de Verbin-

ding ter stemming gelegd. Het werd verworpen met 12 tegen 3 stemmen. Een lid onthield zich.

De Verslaggever,
J. LIEBAERT.

De Voorzitter.
A. ROSIER.



NOTA'S

VAN DE

SUBCOMMISSIE

Nota n^o 1.

Beknopt onderzoek der ramingen door de Regeering verstrekt in antwoord op de eerste vraag der Commissie van den Senaat betreffende de Noord-Zuidverbinding.

Ik zeg *beknopt* onderzoek want, zooals de heer Helleputte in zijne nota van de minderheid reeds vaststelde, is de verificatie der onderscheiden posten onmogelijk.

Ofschoon wij bij het stellen van de vraag hadden nadruk gelegd op de noodzakelijkheid de ramingen zorgvuldig te splitsen in afzonderlijke posten volgens den aard der werken of uitgaven, heeft hij die de ramingen heeft berekend, soms in eenzelfde post de meest uiteenlopende werken doorengemengd, waardoor alle gezonde beoordeeling van het op het bestek vermelde bedrag onmogelijk wordt. Aldus zien wij in eenzelfde post voorkomen : ondergrondsche gangen voor het reisgoed, draaischijven een overlader in de bergingsplaats. Zooals wij zullen aantoonen, is dit stuk klaarblijkend van tendentieuzen aard. Evenzeer als daarin de kosten der verbinding worden overschat, evenzeer worden die van het ontwerp van het beheer onderschat. Ook is het onder het meest uitdrukkelijk voorbehoud dat wij sommige cijfers aannemen, omdat het ons onmogelijk is dezelve na te zien. En nochtans slaan zij op aanzienlijke posten van aardewerken, steunmuren, sporen, seininrichting, electrische uitrusting, enz.

In deze voorwaarden van gedwongen wantrouwen, willen wij de ons voorgelegde ramingen onderzoeken.

I.

INRICHTING VAN DE NOORDSTATIE TOT AAN DE PALEIZENSTRAAT.

Voor de n^{rs} 3 en 9 der nota van 1909, raamt het Beheer dat er 680,000 kubieke meter aardewerken zullen noodig zijn tegen 2 frank. Bij gebrek aan mogelijke verificatie, neem ik dezen post aan fr. 1,360,000 »

Voor n^r 10 der nota van 1909, brengt het Beheer in rekening 2,080 strekkende meter steunmuren tegen 350 frank. Ik neem dit cijfer insgelijks aan, behalve dat ik daarvan aftrek 120 meter langs de Vooruitgangstraat en 120 meter langs de Brabantstraat voor elken voorgevel der dienstgebouwen. Blijft dus 2,080 — 240 = 1,840 strekkende meter tegen 350 frank 644,000 »

N^r 5 der nota van 1909. — Voor de overdekking der perrons, geeft het Beheer aan 756,000 »

N^r 6 der nota van 1909. — Hier, in stede van 6,640 vierkante meter, zooals wordt voorzien in het ontwerp der verbinding voor de dienstlokalen tegen 300 frank per vierkante meter, vraagt het Beheer 22,800 vierkante meter tegen 300 frank, waarvan 20,000 eene bijkomende uitgave van 100 frank per vierkante meter zullen vergen. En het bestek wordt samengevat als volgt voor deze twee posten :

22,800 meter tegen 300 frank fr.	6,840,000 »
20,000 — 100 —	2,000,000 »

Totaal voor de dienstlokalen. . fr. 8,840,000 »

Hetgeen, vermenigvuldigd met het door de Regeering aangenomen coëfficiënt 7, thans deze uitgave brengt op 61 millioen 880,000 frank. Met een weergaloos misprijzen acht hij die deze ramingen heeft opgemaakt, het onwaardig zijne aandacht te schenken aan de meesterlijke nota van de minderheid, waarin de betreurde heer Helleputte zonder mogelijke weerlegging de buitensporigheid heeft bewezen van dit ontwerp, waarvan het bestaan slechts aan het licht is gekomen dank zij eene vraag onder het ministerschap van den heer Neujean, door de Mid-denafdeeling van de Kamer gesteld.

« Geeft men zich wel rekenschap van hetgeen, verklaarde de heer Helleputte (blz. 126 zijner nota), de oppervlakte van 22,800 vierkante meter vertegenwoordigt ?

» Het is 14 t. h. meer dan de bebouwde oppervlakte van het ontzaglijk Justitiepaleis te Brussel, een der grootste paleizen van de wereld. »

En bij wijze van nog treffender vergelijking voeg ik er bij dat deze oppervlakte van 22,800 vierkante meter, voor de

Over te dragen, fr. 2,760,000 »

Overgedragen, fr. 2,760,000 »

dienstlokalen aangevraagd, meer dan driemaal meer bedraagt dan de oppervlakte der Grootte Markt te Brussel, die 7,300 vierkante meter groot is !

Ik sprak van de minachting betoond voor dit merkwaardig stuk, namelijk de nota van de minderheid opgemaakt door een zoo bevoegd parlamentslid als de heer Helleputte, doch welke minachting ook voor heel de wetgevende macht, op wier onoplettendheid men rekent, ligt er niet besloten in het voorstel van dergelijke ongerijmdheden ?

En wat den gewaagden aard daarvan nog beter doet uitkomen, is dat dezelfde raadgevers der Regeering voor de dienstlokalen der kopstatie Brussel-Noord, slechts eene oppervlakte vragen van ongeveer 3,000 vierkante meter, zooals blijkt uit de twee plans, wier voorlegging door ons werd gevraagd.

Dergelijke feiten zouden zich niet hebben voorgedaan, indien het Bestuurscomiteit, bestaande uit de hoogere ambtenaren der onderscheiden diensten, de zaken tegensprekelijk bestudeerde met processen-verbaal waar ieder zijne verantwoordelijkheid op zich neemt. Doch om het ontwerp der verbinding in den grond te boren, heeft de heer Neujean er de voorkeur aangegeven dit Hooger Comiteit op te heffen en aan afzonderlijke ambtenaren de zorg over te laten zijne inzichten te verwezenlijken.

Hun werk leidt tot dezen uitslag dat voor de dienstlokalen in de Noordstatie, eene uitgave van 61,880,000 frank ten laste der Verbinding wordt gelegd en dat dezelfde post nog slechts voor 8 miljoen papierfrank in rekening wordt gebracht in het ontwerp der inrichting van Brussel-Noord als kopstatie !

Terloops doe ik opmerken dat zij, in hun onsamenhangend werk, in de lokalen der Verbinding studie bureelen eischen voor de wegen en werken, alsmede voor den trekdienst en het materieel; zij vergeten dat er onder het huidige stelsel te Brussel-Noord geen groep van wegen en werken noch van trekdienst en materieel, noch derhalve geen dienstbestuurders meer zijn !

Ik spreek niet over de huidige lokalen der Noordstatie, want in beide gevallen blijven zij buiten beschouwing; zij worden gehandhaafd met al de middelen die te vinden zijn in hunne oppervlakte van ongeveer 3,000 vierkante meter op het gelijkvloers.

Besluit : de uitgave zooals zij wordt voorzien in het ontwerp van Verbinding voor de dienstlokalen met eene oppervlakte van 6,640 vierkante meter tegen 300 frank, is ruim berekend, zegge .	1,992,000 »
--	-------------

N ^r 7 der nota van 1909. — Ondergrondsche gangen voor reisgoed, 600 meter tegen 300 frank; ik neem de cijfers van het Beheer aan	180,000 »
---	-----------

Over te dragen, fr.	4,932,000 »
---------------------	-------------

Overdracht, fr. 4,932,000

N^r 11 der nota van 1909. — Kunstwerken : Brug van de Koninginnelaan; viaducten der Rogier- en Allardstraten.

Het ware niet moeilijk aan de Koninginnelaan het ontwerp te verwezenlijken zooals ik het had opgevat vóór dat de heer Helleputte minister van Spoorwegen werd. Hiertoe zou het volstaan onder de verbrede bruggen der Koninginnelaan eene helling aan te brengen, zooals er sedert lang eene bestaat aan de Noordstatie te Parijs, en die nooit tot eenig bezwaar aanleiding heeft gegeven. Hieruit zou eene groote bezuiniging voortvloeien op de uitgaven voorzien onder dit nummer alsmede onder de hoogerbedoelde nummers 3, 9 en 10. Voorloopig neem ik echter de cijfers van het Beheer aan, ofschoon ik ze niet heb kunnen nazien

2,544,000 »

N^r 12 der nota van 1909. — Wegen

700,000 »

N^r 13 — Seinrichting

500,000 »

N^r 14 — Voetpaden, lifts en verscheidene mindere werken.

500,000 »

N^r 14bis der nota van 1909. — Voorloopige brug op de Koninginnelaan

500,000 »

(Onmogelijk een enkelen dezer posten te verificeeren. Ik neem ze voorloopig over, zooals de opmaker van de berekeningen ze heeft geboekt.)

Voor onvoorziene kosten, 10 t. h.

967,600 »

II.

TUSSCHEN BRUSSEL-NOORD EN DE CENTRALE HALTE.

N^{rs} 16, 17, 18, 19, 22, 24, 26, 27, 28 der nota van 1909.

De cijfers van het Beheer zijn slechts 540,000 frank hooger dan die van het ontwerp van Verbinding. Ik blijf niet stilstaan bij het verschil en neem het bedrag aan dat in het antwoord der Regeering wordt aangegeven

5,587,500 »

III.

CENTRALE HALTE.

De Centrale Halte is gevestigd gelijk met den grond en vormt een ruimen vierhoek in open lucht van 6,000 vierkante meter, wat in oppervlakte gelijk is aan de vijf zesden van de Groote Markt te Brussel. Over deze ruime oppervlakte zal op meer dan 20 meter, zelfs desnoods 25 meter hoogte boven het spoor, een glazen dak rijzen met hellende vlakken, over heel hunne oppervlakte voorzien van trapsgewijze geplaatste platen (de latjes van

Over te dragen, fr. 16,231,400 »

sommige modellen van blinden alsook de galmplaten in de torens, laten toe zich hiervan een gedacht te geven). Deze vlakken, die tegen regen beschutten, zullen door hunne loodrechte openingen van ongeveer 2 meter hoogte, over heel de lengte van het dak, doortocht verleenen aan de Oost- en Westwinden, die onder het dak doorwaaien en de lucht zuiveren.

Daar anderdeels de vier uiteinden zelf *volledig open* zijn, zullen de Noord- en Zuidwinden dwars door het afdak waaien over de 80 meter lengte.

Aldus zal het dak langs de vier windstreken open zijn.

Ik bezit wel eenig recht om deze inrichting, die al te bescheiden « halte » wordt geheeten, te beschrijven, daar ik tot het instudeeren derzelve heb bijgedragen. Na heel de wordings-geschiedenis der verbinding te hebben medegeleefd, heb ik het recht te zeggen, dat het vanwege een ambtenaar eene ongehoorde dwaling is mij heden te komen leeren en aan het land te verkondigen dat er nooit spraak is geweest van eene halte in open lucht !

De waarheid is dat er nooit van iets anders spraak is geweest. Dit blijkt trouwens uit de plans 1, 4, 5 en 8, gehecht aan de nota van 1909; het algemeen plan n^r 1 inzonderheid vertoont op de plaats der Centrale Halte eene groote witte vlek; plan n^r 5 geeft dezelfde aanduiding en draagt trouwens de melding : « Centrale Halte in open lucht ». Geen twijfel is mogelijk zelfs voor de geesten die tegen de Verbinding de meeste vooringenomenheid koesteren. En mijne zeven opvolgers aan het Ministerie van Spoorwegen zijn het steeds met mij eens gebleven over deze hoofdzakelijke bepaling.

Wat komt er dit alles op aan ! Voor bedoelden ambtenaar voorzien onze ontwerpen geene halte in open lucht ! Jammer voor hem stuit zijne ontkenning op een feit, en het volstaat niet een feit te loochenen om het te niet te doen.

Doch zijn meening staat vast; de 18 stemmingen van Kamer en Senaat, die de inrichting der halte in open lucht bevestigen, tellen niet mede. Voor hem is de halte in een tunnel, en hij herhaalt het naar hartelust in de antwoorden op de vragen door de Senaatscommissie gesteld.

Hoe echter deze dwaling door de Wetgevende Macht doen deelen ?

Het antwoord op de tweede vraag van de Middenafdeeling der Kamer legt zich hierop toe met te bevestigen dat het laatste ontwerp van Centrale Halte « *dat in aanmerking werd genomen* » boven de halte een plat doorlopend gewelf voorziet, dat slechts wordt onderbroken door de openingen die noodig zijn voor de trappen leidende naar de perrons. En er dient opgemerkt dat dit de eenige inlichting van technischen aard is, welke hierover aan de Kamer werd medegedeeld ! Welnu, zij is klaarblijkelijk

onnauwkeurig ! Nooit werd dit ontwerp in aanmerking genomen. Dit blijkt uit het antwoord der Regeering op onze vijf en dertigste vraag.

De bekentenis is zeer duidelijk. De Minister heeft dit ontwerp niet in aanmerking genomen. Welnu, de Minister alleen heeft het recht ontwerpen in overweging te nemen. Derhalve is dit plan, waarvan men zich in de Kamer een wapen heeft gesmeed, zooals men getracht heeft te doen tegenover de Commissie van den Senaat, louter een archiefstuk. Men voert aan dat, toen dit plan aan den heer Bruneel werd voorgelegd, deze zich er toe heeft bepaald te vragen tot welke uitgave de uitvoering er van zou aanleiding geven. Ik weet niet waarom de heer Bruneel zich heeft vergenoegd alleen over dit punt inlichtingen te vragen. Heeft hij geoordeeld dat het, om een ontwerp te bestrijden, beter is te beschikken over twee wapens dan over een enkel ? Heeft hij, om dit ontwerp te doen mislukken, de meening willen winnen van hen die het financieel vraagstuk op het voorplan hunner bekommelingen stelden ?

Het is mogelijk, doch wat blijkbaar onredelijk is, dat is te onderstellen dat hij slechts onrust zou hebben gehad over den prijs van den doofpot waarin men het ontwerp wilde stoppen, aan wiens studie hij de beste jaren van zijn leven had besteed. In zulke ernstige zaken is vermoeden geen bewijs en nooit heeft deze regel gebiedender toepassing gevonden. Met denzelve te miskennen, zou men roekeloos vermoeden dat een man zooals de heer Bruneel er goedwillig zou in toestemmen zijn reeds half voltooid werk te zien vernietigen ! Deze handelwijze loochent iets wat zonneklaar is, en zij is al te kleinzielig ten opzichte van een zoo uitstekenden gewezen collega !

Het ware belangwekkend te weten welk antwoord hem werd verstrekt, welk zijn wederantwoord is geweest en welk verder gevolg er aan de zaak werd gegeven.

Het ware eveneens belangwekkend te weten hoe de heer Horta er toe werd gebracht dit plan op te maken, dat van aard is de exploitatie der Centrale Halte volstrekt in gevaar te brengen. Door wie werd dit plan gevraagd ?

Alles wijst hier op knoeierij. Dit is het eenige plan dat aan de Kamer werd bekendgemaakt en dan nog met de onnauwkeurige verklaring dat het in aanmerking werd genomen. Het plan Horta van 1913, waarbij het ontwerp van halte in open lucht werd verwezenlijkt, en waarbij de Beheerraad zich had aangesloten, werd in den doofpot gestopt, en wijzelf, om mededeeling van hetzelfde te bekomen, zijn verplicht geweest officieel daarom te verzoeken bij wijze van vraag.

Ik weet niet hoe talrijk de leden van de Kamer zijn die zich, dank zij deze onbetamelijkheid, hebben aangesloten bij de zwakke meerderheid die tegen de Verbinding is; hun aantal moet echter

Overgedragen, fr. 16,231,100 »

niet onaanzienlijk zijn, want de bewijsgrond van de overwelfde halte heeft zeer grooten indruk gemaakt op de Middenafdeeling, zooals blijkt uit den nadruk door haar verslaggever, den heer Max Hallet, gelegd op deze inrichting, die door een ambtenaar onnauwkeurig werd vooropgezet als hebbende eenige officieele waarde.

Zij die de rechtzinnigheid en rechtschapenheid beminnen, tegenstanders zoowel als voorstanders van de Verbinding, hebben het recht zich niet tevreden te verklaren.

*
* *

De sommen voorzien bij de eerste raming eener *centraalstatie* van ruime afmetingen met 10 sporen, in stede van de 8 sporen der *halte*, volstaan om, gewild, door het Parlement gezien den eenvoudigen aard onzer statiegebouwen, de volledige inrichting te verwezenlijken van de *Centrale Halte*, die in de plaats werd gesteld van de oorspronkelijke *centraalstatie*. Wij boeken dus :

Nr 30 der nota van 1909. — Ondergrondsche gang bij de twee ingangen naar de Krommestraat en den Magdalenasteenweg . fr.	1,878,000 »
Nr 31 der nota van 1909. — Met glas overdekte hall	844,000 »
Nr 32 der nota van 1909. — Hoofdgebouw	1,050,000 »
Nr 33 der nota van 1909. — Zijdegebouw	405,000 »
Nr 35 der nota van 1909. — Seininrichting, wegeniswerken, lifts, stoepen, sporen, onvoorziene kosten	1,217,850 »

IV.

BAANVAK TUSSCHEN DE CENTRALE HALTE EN DE ZUIDSTATIE.

Nrs 36, 39, 42, 43bis der nota van 1909.

(Onder het reeds gemaakte voorbehoud, sluit ik mij aan bij de cijfers van het Beheer).	3,897,000 »
--	-------------

V.

STATIE BRUSSEL-ZUID.

Nrs 44 en 50 der nota van 1909, aangenomen zooals hooger vermeld	1,240,000 «
Over te dragen, fr.	26,762,950 »

Overgedragen, fr. 26,762,950 »

Nrs 45 en 52 der nota van 1909, aangenomen zooals hooger vermeld 288,000 »

Nr 46 der nota van 1909, aangenomen zooals hooger vermeld 864,000 »

Nr 47 der nota van 1909. — Dienstlokalen. — Hier legt het Beheer ten laste der Verbinding dienstlokalen met eene oppervlakte van 12,000 vierkante meter in stede van 6,640 vierkante meter, zooals voorzien is in het ontwerp der Verbinding. Hier is de stelselmatige overdrijving eens te meer klaarblijkend. Ons verzet naar aanleiding van de inrichting der Noordstatie kan hier andermaal gelden. Ik bepaal mij ertoe hierop de aandacht te vestigen en ga over tot het onderzoek der cijfers te boeken op het passief der Verbinding.

Onze eerste raming betreffende het bouwen van 6,640 vierkante meter dienstlokalen dagteekent van in den beginne, toen in de eerste studies het gebouw langs de Fonsnylaan zou wegvallen.

Sedertdien en onder mijn ministerschap werd het gepast en trouwens wenschelijk bevonden, onder opzicht der belangen zoowel van den Staat als van de inrichtingen, gelegen in de omgeving van het huidig gebouw langs de Fonsnylaan, dit gebouw te behouden, dat ten minste eene oppervlakte van 2,500 vierkante meter heeft.

Hooger hebben wij bewezen dat in het stelsel der Verbinding eene globale oppervlakte van 6,640 vierkante meter ruim voldoende was voor Brussel-Noord. Des te meer is dit waar voor Brussel-Zuid. Derhalve wordt de oppervlakte der te bouwen ondergrondsche dienstlokalen gebracht op $6,640 - 2,500 = 4,140$ vierkante meter, zegge tegen 300 frank eene uitgave van 1,242,000 frank.

Deze dienstgebouwen zullen tevens de overwelving vanaf de ophooging tot aan de Pruisenstraat (thans Argonnestraat) vervangen, een werk van loutere weelde dat volgens de Regeering 600,000 goud-franken zou moesten kosten.

Het herbouwen van den gevel in de Pruisenstraat is eveneens loutere weelde, daar het uitzicht van dezen gevel gemakkelijk kan worden overingebracht met het uitzicht van de viaduct te bouwen over de Pruisenstraat.

Aldus zullen de uitgaven van 3,600,000, van 600,000 en van 300,000 frank, te zamen 4,500,000 frank, op de rekening der Verbinding gebracht, volgenderwijze worden verminderd :

Nr 47 der nota van 1909. — Dienstlokalen	1,242,000	»
Nr 48 — Ondergrondsche gangen. Aangenomen	180,000	»
Nr 51 — Afleiding der Zenne. Akkoord.	35,000	»
Over te dragen, fr.	29,371,950	»

	Overgedragen, fr.	29,371,950 »
Nr 53 der nota van 1909. Viaduct over de Theodor-Verhaegenstraat		480,000 »
Nr 54 der nota van 1909. — Wegen. — Deze post kan niet worden nagezien, voorloopig neem ik hem aan		400,000 »
Nr 55 der nota van 1909. — Stoeppen, lifts, kleine werken. Aangenomen		250,000 »
Nr 55bis der nota van 1909. — Seinrichting. Aangenomen onder hoogervermeld voorbehoud		400,000 »
De globale uitgaven voor de Zuidstatie bedragen aldus 3,922,000 frank; daarbij 10 t. h. voor onvoorziene kosten . . .		392,200 »

VI.

GROENDREEF.

Blijkens de Memorie van Toelichting van 1922 en van 1926 is de ruime uitbreiding van de Groendreefstatie als hulpstatie onontbeerlijk. In 1922 verklaarde het Beheer dat de dienst aldus voor vijftig jaar zou verzekerd zijn; in 1926 oordeelt het Beheer dat de dienst slechts voor twintig jaar zou verzekerd zijn, ofschoon er in stede van de door den heer Neujean in de Noordstatie voorziene 16 sporen thans 20 worden voorzien.

Aldus brengt het Beheer zichzelf in het nauw.

De vraag te weten of het in afwachting van de exploitatie der Verbinding, niet noodig ware geweest tijdelijk de Groendreefstatie te benuttigen, werd breedvoerig onderzocht door den heer Helleputte in zijne nota van de minderheid, bladzijde 95 en volgende. Ik kom er niet op terug, des te meer daar de statie van Schaarbeek sedert hare ruime uitbreiding thans de tijdelijke hulp zou kunnen verstrekken, die men van de Groendreefstatie moest verwachten.

Steeds blijft het waar dat, in het stelsel van de verspreiding der statien dat men opstelt tegen ons stelsel van centralisatie, de Regeering niet kan ontsnappen aan de uitrusting der Groendreefstatie.

In het stelsel der Verbinding kan deze statie worden afgeschaft, en dit zou aan de Regeering toelaten dezen grond van ongeveer 6 hectaren te verkoopen; deze is van zeer groote waarde, omdat hij geschikt is om er nijverheidsinrichtingen en opslagplaatsen voor koopwaren in de nabijheid van de haven te bouwen, en ook omdat het mogelijk is den Antwerpschen steenweg te verbinden met de doodlopende straten die dusdanig zijn gebleven omdat de Regeering de Groendreefstatie niet heeft afgeschaft zooals

Over te dragen, fr. 31,294,150 »

Overgedragen, fr. 31,294,150 »

werd beslist toen zij werd vervangen door de statie van Turn-en-Taxis.

De Schatkist zou er dus alle belang bij hebben dat deze statie buiten dienst zou worden gesteld. Doch het Beheer werpt alle regels van de boekhouding en van de logica dooreen, en brengt ten laste der Verbinding de verbreeding dezer statie welke voor de Verbinding niet noodig is, en zonder hierover een woord te reppen, bij eenvoudige weglating, ontlast het hiervan het ontwerp der kopstaties, waarvoor het zelf erkent dat de inrichting der Groendreefstatie als hulpstatie onontbeerlijk is.

Dat doet beslist de deur toe. En aldus blijkt eens te meer met welke opzettelijke onnauwkeurigheid de aan het Parlement verstrekte gegevens werden opgemaakt.

De aldus in rekening gebrachte uitgave wordt door de Regeering geraamd op 2,999,000 goud-frank, hetgeen gelijkstaat met 20,993,000 huidige frank. Met de Verbinding daarmede te belasten en het regeeringsontwerp daarvan te ontlasten, wordt er tusschen beide ontwerpen en ten bate van het regeeringsontwerp aanleiding gegeven tot een verschil van 41,986,000 huidige franks.

Welk geloof mogen wij dan nog hechten aan de cijfers ons voorgelegd door den opmaker der hier onderzochte bestekken !

*
* * *

Verder haalt hij uit het verslag van de Middenafdeeling van de Kamer de volgende verplichtingen, die hij ten laste van de Verbinding legt :

1^o Deelneming beloofd aan de gemeente Sint-Joost-ten-Oode in de aanlegkosten eener straat van de Rogierplaats naar de Sinte-Mariakerk. Hij geeft verder geen uitleg : bestaat er eene overeenkomst met de gemeente ? Welke verbintenissen werden aangegaan ? Voor welk bedrag ? Door welk ministerieel departement ? In zijne nota van de minderheid had de heer Helleputte reeds te vergeefs hierover inlichtingen gevraagd;

2^o De kosten van verplaatsing of wederopbouw der broeikassen in den Kruidtuin. Deze uitgave moet thans zeer gering zijn, vermits de monumentale broeikas voor varen door het Bestuur van den tuin uit eigen beweging werd afgebroken en afgeschaft. Rond het tracé der Verbinding, bestaan er nog slechts kleine, lage, meer dan eenvoudige teeltbroeikassen, waarvan enkele door de werken zouden kunnen worden geraakt. Het verplaatsen derzelve zou misschien enkele duizenden franks kosten;

3^o Het verplaatsen van het gebouw der dienstbestuurders te Brussel-Zuid, ten einde aldus de Fonsnylaan te verbreden.

Over te dragen, fr. 31,294,150 »

Overgedragen, fr. 31,294,150 »

Welnu, bij schrijven van 22 Januari 1910, heeft de toenmalige Minister van Spoorwegen, de heer Helleputte, beslist dat deze ten laste der gemeente Sint-Gillis zou vallen.

Voor deze drie posten wordt er ineens ten laste der Verbinding gelegd een bedrag van 3,000,000 goudfrank, zegge 21,000,000 huidige franks, waarbij nog dient gevoegd 10 t. h. voor onvoorziene kosten, te zamen 23,100,000 frank. Dit is des te minder aan te nemen daar wat den eersten post betreft, den eenigen die de aandacht waard is, de onteigeningen, vereischt voor het aanleggen der schuinsche straat van de Rogierplaats naar de Yzerenwegstraat, reeds gedaan zijn, indien ik mij niet vergis.

Tot nadere inlichtingen betreffende den aard en de beteekenis der lasten die op de Verbinding mochten worden aangerekend, breng ik in rekening

500,000 »

* * *

En de raming gaat verder :

« Ophooging der Noord- en Zuidstatiën voorbij de Paleizenstraat en de Theodoor-Verhaegenstraat, inrichting van den vierhoek te Schaarbeek, van de statien Schaarbeek en Vorst, waar al de treinen voor Brussel worden ondergebracht, stelplaatsen voor locomotieven en trekmotors, werkplaatsen, enz. Totaal : 14,000,000 frank. »

Op de bladzijden 130, 131 en 132 zijner nota van de minderheid, heeft de heer Helleputte deze lange opsomming weerlegd.

Doch, zooals altijd hebben de opmakers van de aan de Kamers voorgelegde stukken het misprijzen zoover gedreven dat zij het bestaan niet willen kennen van dit merkwaardig werk en van de weerleggingen die hen in verlegenheid brengen.

Merken wij vooreerst op dat, in de Memorie van Toelichting van 1922, deze post 10 millioen goudfrank bedraagt; plots zonder eenigen uitleg verhoogt de opmaker van het thans aan den Senaat voorgelegde bestek dezen post met 4 millioen en voert hem op tot 14 millioen goudfrank.

Het komt er vooral op aan het Parlement af te schrikken.

Op meesterlijke wijze heeft de heer Helleputte het voor 1922 cijfer van 10 millioen weerlegd (zie hooger vermelde bladzijden).

Om het kort te maken, boek ik wegens verscheidene werken aan den vierhoek, stelplaatsen voor trekmotors, enz.

	Fr. 1,750,000 »	
10 t. h. onvoorziene uitgaven.	175,000 »	
	-----	1,925,000 »

Totaal, fr.		33,719,150 »
		=====

Aldus bedraagt het algemeen totaal 33,719,150 frank; vermenigvuldigd met het coëfficiënt 7, stemt het overeen met een bedrag van 236,034,050 frank in stede van de 492,800,000 frank, uitgevonden door de ingevers der Memorie van Toelichting.

Bij ons totaal dient volgens den opmaker van het bestek nog gevoegd een bedrag van 60 millioen huidige franks voor de electriche uitrusting en den aankoop van 20 tractors.

Wij nemen dit cijfer aan, daar wij het niet kunnen verificeeren. Wij hopen echter dat de electriciteit weleens op het Belgisch net zal worden aangelegd. Binnen enkele jaren zal Brussel electricch met Antwerpen verbonden zijn. Thans reeds rijden er dagelijks 60 treinen van Brussel naar Antwerpen en 55 van Antwerpen naar Brussel, zegge een algemeen verkeer van 115 treinen; de electriche tractors, die thans ten laste der Verbinding worden gelegd, alsof deze aan het net vreemd ware, zullen dienen tusschen Brussel en Antwerpen alsmede op de lijn van Luxemburg, die meest geschikt is om te worden geëlectrificeerd wegens haar afgewisseld profiel, en waarvoor de Commissie der Groote Werken hydro-electriche krachten voorbereidt in de Ardennen.

Het komt er echter niet op aan; bij de 236,034,050 frank, achtereenvolgens te betalen voor het voltooiën der Verbinding, voeg ik de 60,000,000 frank voor de electricificering en aldus kom ik, ruim gerekend, tot een bedrag van 296,034,050 fr. in stede van de 552,800,000 frank, opeengehoopt in de officiële stukken als een schrikbeeld.

Deze 296 millioen moeten slechts geleidelijk worden betaald; en dan nog is het voor een uiterst productief werk zooals wij in eene volgende nota zullen bewijzen. Anderdeels dienen er wegens verkoop van gronden aanzienlijke bedragen verhaald, die dienen afgetrokken van de op zichzelf reeds productieve uitgave.

Dit verhaal verdient eveneens eene bijzondere studie en hiermede belast ik mij.

*
* *

Dit alles laat het transactievoorstel onaangetast, dat ik met verscheidene collega's voornemens ben te doen om volledige voldoening te schenken aan de Stad Brussel en tevens de verwezenlijking der Verbinding mogelijk te maken.

Brussel, 7 Juni 1927.

JUL. LIEBAERT.

Nota n^r 2.

Uit zedelijk oogpunt betaamt het bij deze bespreking er aan te herinneren dat wij in onze nota n^r 1 van 7 Juni onder meer twee uiterst gewichtige feiten hebben aangehaald.

Het eerste is dat de ingevers van de officieele stukken, ten einde de uitgaven voor de Verbinding te doen zwellen, aan de dienstlokalen van de Noordstatie, hoewel tot doorrijstatie vereenvoudigd, een oppervlakte van 22,800 vierkante meter hebben opgedrongen, die meer dan driemaal de uitgestrektheid van de Groote Markt te Brussel beslaat en 61,880,000 frank moet kosten, terwijl zij verklaren voor de Noordstatie, aangelegd als kopstatie, waarvan de dienst noodzakelijkerwijze meer ingewikkeld is, overeenkomstig hun plans voor de dienstlokalen slechts een oppervlakte behoeven van ongeveer 3,000 meter vierkant, die aanleiding geven tot een uitgave van slechts 8,000,000 frank. Uit de vergelijking dezer cijfers blijkt duidelijk de bedoeling het Parlement op een dwaalspoor te brengen.

* * *

Ons verzet wordt weerlegd door het Beheer in een antwoord van 17 Juni, doch dezes inhoud is eerlijk gesproken ongelukkig.

Ziehier het bewijs :

Het n^r 16 van de Buitengewone Begrooting van 1909 brengt in rekening voor de Verbinding 300,000 frank « *overbrugging van de Brabantstraat en boogbruggen aan den uitgang van de overdekte statie* ». In zijn antwoord op de eerste vraag van de Senaatscommissie brengt het Beheer de uitgave voor hetzelfde doel op 735,000 frank en wij hebben die verhooging aangenomen wegens de verbreeding van het net der verbindings-sporen van 10 op 14 sporen, vanaf de Weidenstraat.

Aldus werd in gemeen overleg de uitgave bepaald voor het op de boog-

brug aan te leggen dek, buiten de overdekte statie tot aan de Brabantstraat.

Gekomen aan het onderzoek van n^r 6 van de vergelijkende studie der credieten van de buitengewone begrooting van 1909 : « dienstlokalen », lezen wij met verbazing op twee plaatsen van het antwoord van 17 Juni dat de overwelfde oppervlakte van 22,800 vierkante meter tegen 300 frank « uitsluitend » het noodige dek treft voor het aanleggen van *het net van 14 sporen vanaf het uiteinde der perrons tot aan de Brabantstraat*.

Om onze oogen te gelooven hebben wij dit gedeelte van het antwoord meermalen moeten herlezen. Er bestaat echter geen twijfel : het is wel een tweemaal geboekte post !

Daar zij deze ontzaglijke som van 61,800,000 frank niet kunnen verrechtvaardigen met haar op de dienstlokalen toe te passen, zooals de behandelde rubriek het vergt, besteden de opstellers van het antwoord er 47,880,000 frank van aan een reeds in een andere rubriek geregeld punt, en zij spreken over deze werken met woorden uitgekozen om vrees in te boezemen, alsof wij den prijs en de wijze van uitvoering niet kenden van gelijkaardige werken te Antwerpen-Centraal uitgevoerd !

De vooringenomenheid en de lichtzinnigheid van de bekampers van de Verbinding wordt nog duidelijker in het licht gesteld door dat zij, er om begaan de noodzakeklijheid van die 22,800 vierkante meter overwelfde oppervlakte toch te billijken, ze hebben opgeslorpt voor het dek, derwijze dat er geen vierkante meter meer overblijft om de 20,000 vierkante meter te bekleeden van de dienstlokalen, die volgens hen onder de sporen moeten aangebracht worden.

Om het bij n^r 6 vereischt fantastisch cijfer van 61,880,000 frank niet te overschrijden, zijn zij gedwongen den prijs van den vierkanten meter van dit ontzaglijk bouwwerk, zoo uitgestrekt als de bebouwde oppervlakte van het Justitiepaleis te Brussel, op slechts 100 frank den vierkanten meter te be-

palen. Zij zeggen dat de prijs van 100 fr. per vierkante meter voor deze lokalen gematigd is. Dit getuigschrift van gematigdheid, dat zij zich toekennen, volstaat niet om hun verzuim ze te overwelden te vergoelijken. hetgeen den prijs ervan niet op 100 doch op 300 frank den vierkanten meter zou moeten brengen, vanwaar nog een verborgen overdrijving van 4,000,000 goud-frank of 28,000,000 papier-frank. Zoodat, indien zij logisch hadden durven zijn, zij bij n° 6 niet 61,880,000 frank, doch nog een aanvulling van 28,000,000 frank, zijnde een totaal van 89,880,000 frank hadden moeten vragen.

Er zijn overdrijvingen die in zich zelf haar verzachting insluiten.

Wat de uitgestrektheid betreft te voorzien voor de dienstlokalen en afhankelijkheden, deze werd bepaald op 6,540 vierkante meter in de nota van buitengewone begrooting van 1909, en gedurende meer dan 20 jaar behoorlijk opgemaakt bevonden door bekwame vakmensen, die allen bestuurder zijn geweest bij den exploitatiedienst : de heeren Ramaeckers, Van Mierlo, Garnir, Tondelier, en die in volle vrijheid beaadslaagden; het is dan ook op zijn minst verwonderlijk dat het volstond dat in 1920 een minister tegenstander van de Verbinding aan de leiding van het Departement kwam, opdat die oppervlakte op 20,000 vierkante meter gebracht werd. Men acht ons al te naïef ons te vragen geloof te hechten aan die noodzakelijkheid plotseling opgedaagd onder de rijzende zon.

Spreeken over de uitgestrektheid van de huidige lokalen, zooals in het antwoord gedaan wordt, is een afwijking, want zij blijven bestaan in beide gevallen, behalve een klein gedeelte, en dan nog van de verdieping ter hoogte van de brug aan de Brabantstraat.

De opstellers van het antwoord van 17 Juni pleiten op onbehendige wijze verzachtende omstandigheden om het verschil te verklaren van de 20,000 vierkante meter gevraagd onder de rubriek

« dienstlokalen » in de Noordstatie in de veronderstelling van de Verbinding, en de 3,000 vierkante meter voor die lokalen ingeschreven op het plan van de kopstatie.

Kunnen wij zelfs geen vertrouwen stellen in hun plan op schaal gemaakt ? Het wordt niet openlijk gezegd, doch men laat het vermoeden. Hoewel het plan duidelijk een oppervlakte opgeeft van 3,000 vierkante meter, trachten de opstellers te ontsnappen aan dat juiste gegeven met te laten vermoeden dat « het gebouw een verdieping kan tellen en zelfs een keldering onder een gedeelte van de oppervlakte ».

Doch deze verdieping wordt slechts uitgedacht om de zaak te steunen. Zelfs met een verdieping zou de nuttige oppervlakte nog geen 6,000 vierkante meter overschrijden; wij zijn verre van de 20,000 vierkante meter door de Verbinding vereischt. Er is nog meer : met de som van 8,000,000 frank te besteden aan de oprichting van een gebouw van 3,000 vierkante meter, komt de vierkante meter daarvan slechts op 2,667 papier-frank, bedrag dat een heele bewijsvoering waard is. Het sluit op zichzelf de mogelijkheid uit tegen dien prijs een gebouw met verdieping op die oppervlakte op te richten.

Het antwoord van de tegenstanders van de Verbinding moet dus uitsluitend dienen om nog beter te doen uitschijnen dat zij voor eenzelfde voorwerp de uitgave berekenen op 61,880,000 frank, wanneer het een stelsel geldt waar zij tegen zijn en slechts 8,000,000 frank, wanneer het een stelsel betreft dat hun voorkeur geniet.

*
* *

Het tweede feit dat wij als uiterst gewichtig doen uitschijnen ligt er in dat zij, om de schikking van de Verbinding te benadeelen en de Centrale Halte te doen voorkomen als aangelegd in een ondergrond, misbruikelijk gesteund hebben

op een voor-ontwerp dat de Centrale Halte met een doorlopende overdekking bekleedde, hoewel zij niet opgehouden had voorzien te zijn in open lucht op een uitgestrektheid van 6,000 vierkante meter, gelijk met den grond, zooals al de ministerieele verklaringen van vóór den oorlog het getuigen, alsook ondermeer de plans gevoegd bij de nota van de Buitengewone begrooting van 1909. Dit voor-ontwerp waarbij de oppervlakte van de Halte ingekrimpt wordt, is een uitsluitend privaat werk, ontdaan van elk officieel of half officieel kenmerk. En daarvan werd gebruik gemaakt om de Verbinding te doen veroordeelen, terwijl verdoken werd gehouden het plan van 1913 van de Halte in open lucht, waarbij het Bestuurscomité zich had aangesloten en waarvan de Senaatscommissie slechts kennis heeft kunnen krijgen met het te eischen langs den officieelen weg eener vraag.

Deze doenwijzen zijn van aard inbreuk te maken op het recht van het Parlement door de besturen op onpartijdige wijze ingelicht te worden. De Minister is er de man niet voor ze te gedogen. Hij zelf werd verkeerd ingelicht. De verslaggever van de Middenafdeeling was het op zijn beurt, want hij werd er toe gebracht ruim gebruik te maken van voormeld voor-ontwerp dat de veroordeeling van de Verbinding insloot.

Hoezeer hebben die bedriegende gegevens niet leden van de Kamer meêgesleurd om de opheffing van de Verbinding te stemmen, opheffing die verkregen werd door een geringe meerderheid van 7 stemmen.

Gewis zou in privaat recht een toestemming in dergelijke voorwaarden verkregen, door de rechtbanken als ongeldig beschouwd worden.

* * *

Het antwoord van het Beheer omtrent dit tweede feit is evenmin van

aard onze zienswijze eenigermate te wijzigen.

De opteekening van wat de heer Bruneel heeft kunnen schrijven leidt niet — dit blijkt vanzelf en het zou eerlijk moeten erkend worden — tot het besluit dat hij voorstander zou geweest zijn van een schikking die het werk zou kapot maken waaraan bij het beste van zijn schitterende loopbaan heeft gewijd.

Waar zou het heen gaan moest het vragen naar een prijs een instemming in zich sluiten? Wat beteekent die logika?

Hebben wij zelf niet gevraagd wat de ombouwing van de Zuidstatie nog zou moeten kosten? Zou daaruit een onzer tegenstanders kunnen besluiten dat wij voorstander zijn van die ombouwing welke onvereenigbaar is met de Verbinding?

Dat alles is echter slechts een voormaak van de kleingeestigheid waarvan de opstellers hun antwoord hebben door-drongen.

Nadat acht ministers achtereenvolgens en 't akkoord met het Parlement een centrale statie of halte hebben ontworpen, is het eenvoudig onwaar te beweren dat er nooit een ontwerp in dien zin bestond. Er zou nooit geen ontwerp bestaan hebben omdat het ministerieel plan niet verwezenlijkt zou geworden zijn. Dat is nog het tegendeel van de waarheid, zooals de plans gevoegd bij de nota van de Begrooting van 1909 het bewijzen; al deze plans laten in blanco de plaats van de Centrale Halte, zooals de heer Horta nog doet in zijn plan van 1913, dat verborgen werd voor de leden van de Kamer.

Het is eigenlijk een spitsvondigheid van een ambtenaar die lijdt onder de ziekelijke vrees van de Verbinding. Hij vit over de beteekenis van het woord « ontwerp ».

De *gebruikelijke* beteekenis van het woord « ontwerp » is de uitdrukking van een bedoeling, een voornemen, een wil : ontwerp van reis, ontwerp van aankoop,

ontwerp van bijeenkomst, ontwerp liever een huis te bouwen dan er een te koopen, ontwerp van vacantes, enz., enz. In een *beprekten* zin beteekent het woord ontwerp de geteekende voorstelling van een ontworpen werk.

En ziedaar wat zou volstaan om de openluchtstatie te rangschikken bij de hersenschimmen !

Men zou dus niet meer mogen spreken over ontwerpen van een kanaal Antwerpen-Luik, noch over het ontwerp van stuwbeekens van de Ourthe, en men zou zich moeten afvragen welke uitdrukking men doorgaans zou moeten kiezen om die groote werken die ter studie liggen aan te duiden.

Het gaat over zijn hout aldus op de woorden te spelen, gebruik te maken van dergelijke spitsvondigheden tegenover een vertegenwoordiging van den Senaat om te komen beweren dat er nooit geen ontwerp van openluchthalte is geweest; men kan evengoed beweren dat de ministers die een dergelijke halte aankondigden niet wisten wat zij zegden. En omdat zij ze tegen den regen beschut wilden, doch toegankelijk aan de winden uit de vier hoeken, zou zij niet meer in open lucht zijn ! Men zou evengoed kunnen staande houden dat iemand die onder een paraplu loopt niet meer in open lucht is of dat de groote magazijnen van een luifel voorzien, zooals deze van « Le Bon Marché », niet meer langs de straat liggen.

Moest de heer Horta behoorlijk verwittigd zijn geworden dat het in de bedoeling lag van alle ministers voorstanders van de Verbinding, een ontwerp van halte in open lucht te verwezenlijken, dan zou een bouwkundige van zijn waarde zich niet hebben gewijd aan het opmaken van een plan dat stellig moet mislukken, hij zou er zich wel voor gewacht hebben tegen zich zelf te werken en den tegenstanders van de Verbinding een wapen aan de hand te doen, kortom hij zou niet teruggekomen zijn op zijn plan van 1913 en niet het plan hebben voorgelegd met doorlopend dek,

waarop een ambtenaar zich misbruikelijk heeft beroepen, en dat hij zelfs voorstelt als zijnde in aanmerking genomen.

Het staat thans vast dat dit ontwerp niet in aanmerking genomen werd door den Minister alleen bevoegd tegenover de Kamers om een officieele beteekenis te geven aan een stuk, vooral een stuk dat de door zijn voorgangers genomen en aan de Kamers medegedeelde besluiten te niet doet. Welk denkbeeld vormen zij zich van de bestuursladder, zij die zich inbeelden dat een ambtenaar, het weze dan nog met de zuiverste bedoeling, de macht zou hebben een ministerieel besluit te niet te doen ?

Dit maneuver en zijn gevolgen, zoo wel in het opmaken van het verslag van de Middenafdeeling van de Kamer als in dezer stemming, vinden aan gewichtigheid niet hun weerga in de Parlementaire geschiedenis van België.

Het is de taak van den Senaat, beter ingelicht door onze opsporingen, de prerogatieven van het Parlement te verdedigen en terug te komen op de dwalingen waarin de Kamer werd meegesleept in een verhaaste bespreking, aangevat te midden van de geringe aanwezigheid der ochtendvergaderingen.

Brussel, 5 Juli 1927.

JUL. LIEBAERT.
EM. VINCK.

Nota n° 3.

Het ontwerp van de Verbinding is door den heer Bruneel opgemaakt geworden met een kennis van zaken, een zorg, een nauwgezetheid, een gewetensvolheid en een bekommring waaraan eensgezind werd hulde gebracht door de leden van de Wetgevende Kamers, mannen van het vak als Arthur Verhaegen, Hubert, Braun, Lemonnier, Hanrez, Coppieters. En van uit het Parlement hebben zij verklaard dat nooit eenig

ontwerp van openbare werken op meer grondige wijze werd onderzocht. Dit was rechtvaardig, want het was in de minste bijzonderheden besproken geworden door verschillende commissiën waarin zitting hadden drie en twintig hogere ambtenaren van het Departement, die in volle vrijheid beraadslaagden, en het was door hen eensgezind goedgekeurd geworden zooals blijken moge uit notulen waarin eenieder schriftelijk voor zijn verantwoordelijkheid uitkwam en zijn eer verpandde.

Tegenover dit ontwerp, waarvan het opgeven een verlies beteekent van 42 miljoen, waarde van de reeds uitgevoerde werken, stelt het Bestuur, in een erbarmelijk verachterden geest, zijn ontwerp tot inrichting van drie kopstatiën: Noord, Zuid en Groendreef met behoud, in het midden van het net, van een leemte die men een half uur noodig heeft om met de tram af te leggen als men daarin plaats kan vinden en waarover de kleine luiden een uur te voet doen te midden van de drukte rond de Noordstatie en de Zuidstatie.

Volgens het antwoord dat het Bestuur van den heer Neujean heeft verstrekt op vraag n^o 2 van de Middenafdeeling der Kamer, zou de inrichting van de Zuid- en Noordstatiën slechts 7,100,000 goudfrank kosten, of 49,700,000 papierfrank. En volgens dit antwoord zou de Noordstatie in staat zijn geweest om « gedurende een *dertigtal* jaren in alle gebeurlijkheden te voorzien ». Doch wat beslist merkwaardig is, is dat de statie der Groendreef, een gewone aanvulling, *vijftig jaar* zou kunnen dienst doen !

Dit alles is niet ernstig. Niet wij zeggen dat, doch het Bestuur waarvan deze inlichtingen uitgaan. Inderdaad, als antwoord op de eerste vraag van de Senaatscommissie, zegt het ons ditmaal dat de inrichting van Noord en Zuid als kopstatiën 92,600,000 frank moet kosten, bedrag waarbij het 7,400,000 frank voegt als eenvoudige raming voor den ombouw der Luxemburg-statie, wat een

totaal uitmaakt van 100 miljoen, een rond cijfer dat laat onderstellen dat wij hier te doen hebben met een tafereel dat moet passen in een op voorhand gemaakt kader.

Mits deze 100 miljoen, en met behulp van de Groendreef, wordt het verkeer verzekerd, althans volgens de Memorie van Toelichting, niet meer voor *vijftig*, noch voor *dertig*, doch voor ten minste *twintig* jaar. Wat zijn de tegenwoordige raadgevers van de Regeering toch helder vooruitziende geesten ! Hier leven wij in het Rijk der fantasij en waarzeggerij.

Wij gaan de verschillende voorstellen onderzoeken die ons worden gedaan om de drie kopstatiën waardig te maken van de hoofdstad en van Groot-Brussel.

I.

NOORDSTATIE.

Wanneer de Noordstatie werd aangelegd telde zij vier sporen voor reizigers, en ofschoon zij maar een menschenleven heeft geduurd, werd zij steeds vergroot en omgebouwd. Het aantal sporen is vervierdubbeld en niemand zal betwisten dat zij uiterst gebrekkig, ja gevaarlijk is. Tal van treinen die daar moeten aankomen of vertrekken hebben er geen toegang, en aldus komt men ertoe te bewijzen dat het aantal reizigers die de Noordstatie aandoen in plaats van toe te nemen, achteruitgaat (blz. 3 van de Memorie van Toelichting). Aldus zijn de reizigers die uit het Zuid-Oosten komen en in de richting Antwerpen-Dendermonde - Gent - Kortrijk moeten gaan of omgekeerd, verplicht thans met hun reisgoed den afstand tusschen de Luxemburg- en de Noordstatie af te leggen, en aldus tijd te verliezen, nuttelooze uitgaven te doen, en in de Noordstatie te wachten om een reiskaart te nemen.

Van 1900 tot 1910, in tien jaar, moest het aantal sporen van 11 op 16 worden gebracht en hunne ontoereikendheid is opvallend.

Hoeveel sporen zijn er noodig in de nieuwe inrichting?

Groot was de verbijstering wanneer men het bestuur in 1922 hoorde antwoorden, en in 1924 bevestigen, dat zestien sporen voldoende waren. Dit was, zou men zeggen, in strijd met de meest in het oog vallende behoeften en aldus hield men geen rekening met de lessen van het verleden. Doch, was deze beperking niet geboden door den al te geringen omvang van de statie?

Dit cijfer van zestien sporen wordt gewraakt door de Memorie van Toelichting van 1926, waarin staat dat er twintig sporen moeten zijn.

De Senaatscommissie, willende de juiste stukken onder de oogen hebben, en kunnende geen geloof slaan in goochelarij op het stuk van statieinrichting, vroeg mededeeling van het plan met twintig sporen dat door het Bestuur werd aangeprezen. Meer was er niet noodig om zich onmiddellijk te kunnen rekenschap geven van het feit dat op het eerste zicht dit plan niet goed te praten was; daar het Bestuur echter gedwongen was het over te leggen, zoo voegde het zonder meer een nieuw plan met 18 sporen bij waarvan nooit sprake was geweest.

En steeds datzelfde Bestuur verspilt zijn tijd met te talmen, springt van 16 sporen op 20, daarna van 20 op 18; het spreekt zich tegen, en houdt er alles behalve een vaste meening op na.

Geen enkel mensch met gezond verstand, die zijn huis wil laten ombouwen, zou erin toestemmen dat het werd afgebroken alvorens te weten door wat men het zal vervangen.

Wij moeten er ons wel voor hoeden, zooals men zou willen, dezen elementairen regel van voorzichtigheid over het hoofd te zien.

Thans wordt een prachtig ingestuurd plan uitgevoerd, dat met krachtadigheid en volharding werd in gang gestoken door een Bestuurscomiteit, bestaande uit vooraanstaande mannen

die daarvan al de voordeelen hebben ingezien en het beschouwen als een definitieve oplossing van de exploitatie van het centrum van ons net. Om dit ontwerp in duigen te doen vallen, om af te breken wat reeds werd opgebouwd, komen ambtenaren die elk afzonderlijk beraadslagen, zonder eenige verantwoordelijkheid, ons ongerijmde en onsamenhangende voorstellen doen, gesteund op plans, of liever op geïmproviseerde krabbels, in de meening dat de Senaat ooglukkend op al die fantasie zal ingaan.

Terloops merken wij op dat deze plans voor titel dragen « *Definitief* inrichtingsplan », doch zonder datum noch handtekening; zij zijn geen verbintenis tegenover de Wetgeving, noch eene verplichting vanwege het Bestuur en verder zullen wij zien hoe, bij de uitvoering, als nietig en niet bestaande de plans werden beschouwd die het onder den heer Neujean voor de Zuidstatie had voorbereid.

Al die hersenschimmen zijn juist nog goed voor hen die van de klaveren naar de biezen willen loopen, maar daar doet niemand onder ons aan mee.

Men stelt ons dus 18 sporen voor, dat wil zeggen 2 sporen meer dan er thans zijn en die onvoldoende bleken, 2 sporen meer voor *twintig* jaar als wanneer in *tien* jaar tijds het aantal sporen van 9 op 16 moest worden gebracht om te komen tot onoverkomelijke moeilijkheden bij de exploitatie, 2 sporen meer zonder eenige mogelijkheid van uitbreiding!

Moet men de ingevers van de Memorie van Toelichting in 1922 gelooven, dan kan door talrijke *wijksporen* worden voorzien in de ontoereikendheid der peronsporen en moet het bedrijfsvermogen van de statie aldus worden verhoogd. Laat ons dit even onderzoeken.

Elken dag komen er in de Noordstatie 146 treinen aan die men gedwongen is naast de perrons te laten staan gedurende 1 uur 43 minuten; daarentegen kunnen de wijksporen er maar 42 per dag opnemen, die er 6 uren 30 mi-

nuten kunnen blijven staan. Deze cijfers werden door het Bestuur verstrekt. Het ontwerp van den heer Neujean voorziet slechts 12 wijksporen en de heer Helleputte (zie zijne minderheidsnota, blz. 74) bewijst met een wiskundige zekerheid dat deze 12 sporen niet meer treinen zouden kunnen opnemen dan de thans bestaande wijksporen. Het lange staan van talrijke treinen langs de perrons zou dus niet verminderen. Het is natuurlijk niet het in het plan met 18 sporen voorziene bijvoegen van een enkel wijkspoor meer, alsook van twee perronsporen, dat dezen toestand zou vermogen te wijzigen, zooniet in al te geringe mate. Dit kan licht worden berekend.

De Senaatscommissie heeft in hare drie en veertigste vraag den wensch uitgedrukt te weten welke de lengte is van de 13 wijksporen, die in het plan met 18 sporen werden voorzien, alsook het aantal en de lengte van de thans bestaande wijksporen in de Wester- en in de Oostergroep. Ons werd geantwoord dat de 13 wijksporen een lengte hebben van 4,142 meter en dat de bestaande wijksporen in de Wester- en Oostergroepen ten getale van 28 zijn met een totale lengte van 5,442 meter, doch dat er in dit aantal 11 zijn met minder dan 175 meter elk.

Ons besluit is dat de lengte der voorziene wijksporen minder bedraagt dan thans, want de sporen van minder dan 175 meter worden niet benuttigd en zijn niet te benuttigen.

Om deze tegenwerking te voorkomen, verschuift het Bestuur zich in den vierhoek van Schaarbeek en kondigt ons aan dat het nieuwe ontwerp van inrichting daarin een stel van 20 wijksporen voorziet met een totale lengte van 5,330 meter.

Is dat weer iets nieuws? Men zou het meenen, want de meegedeelde plans reppen daar vooralsnog niet over. Om een oordeel te vellen over het aangekondigde plan zullen wij wachten dat men ons daarvan kennis hebbe gegeven, doch

van stonden aan stellen wij vast dat het den financiële last moet teniet doen dien men de exploitatie der Verbinding aanwreef, waarvan de wijksporen juist in bedoelden vierhoek waren voorzien.

* *

Na in de Memorie van Toelichting van 1922 te hebben beweerd dat de talrijke wijksporen de perronsporen kunnen vervangen, zoekt hetzelfde Bestuur zijn heil in de vermeerdering van de toegangssporen en het verklaart dat « het aantal perronsporen *veel minder van belang is* dan de gemakkelijke toegang van de treinen tot die sporen ».

De Middenafdeeling in 1922 wenshende te worden ingelicht over deze 12 toegangssporen kreeg voor antwoord : « In de Memorie van Toelichting, bladzijde 6, wordt gezegd dat de oordeelkundige inrichting van de Noordstatie 12 sporen omvat voor de Paleizenstraat, waarvan 4 naar Antwerpen. Dat is een oplossing voor de toekomst die de ophooging vergt van de geheele Noordstatie, om de Koninginnelaan onder den spoorweg aan te leggen zooals in het laatste verbindingsontwerp. Dergelijke oplossing mag niet voor vijf en twintig of dertig jaar in het vooruitzicht worden gesteld. »

Evengoed kon men zeggen dat dit pronken met 12 toegangssporen enkel dienen moest om de niet ingewijden te verblinden.

Doch de ontwerpen zijn van de meest diverse pluimage en thans moeten die 12 toegangssporen niet meer over twintig of dertig jaar worden aangelegd, doch onmiddellijk zonder ophooging van de statie; opeens is dit de hoofdfactor geworden van haar capaciteit! Daarop zullen wij naar aanleiding van de Groendreef terugkomen.

Welk vertrouwen kan men stellen in een zoo wispelturig bestuur?

* *

Na ons onledig te hebben gehouden

met de wijksporen, daarna met de toegangssporen, gaan wij een vluchtigen blik werpen op de inrichting van de perronsporen, de voetpaden en de tusschensporen.

Deze laatsten worden voorzien met een breedte van 2^m25. Elk onzer heeft kunnen vaststellen dat in de kopstatieën bedienden verplicht zijn tusschen de sporen te loopen voor menige verrichting van schouwing, van controle, voor het hanteeren van de stoomgeleidingen tot verwarming van de treinen die nog van geen locomotief zijn voorzien. Het loopen van bedienden in een tusschen-spoor dat 2^m25 breed is, zou tusschen de wanden van de rijtuigen die naast elkaar rijden slechts ongeveer 0^m60 ruimte laten en aldus het leven in gevaar brengen van den bediende, die bij de aankomst van een trein in een tusschen-spoor mocht worden verrast.

Allen zijn wij ontelbare malen getuigen geweest van de haast waarmede sommige reizigers uit het portier leunen of het zelfs openen vóór dat de trein stilstaat. Zoo de reiziger het perron niet kent waar zijn trein moet aankomen en aan den kant van het tusschen-spoor het portier opent, dan zal, wegens de geringe breedte van 2^m25, de bediende die zich daarin bevindt noodlottig en allicht doodelijk door het portier worden getroffen. Een ongeval van dien aard werd door de pers vermeld in Januari jongstleden : een reiziger die uit het portier van een aankomenden trein leunde werd getroffen door het openstaand portier van een stilstaanden trein en *op slag gedood*.

In al de groote statieën die werden aangelegd tijdens de jongste vijftien tot twintig jaren, alswanneer men meer en meer om het personeel was bezorgd, heeft het Bestuur voor stelregel genomen tenminste een ruimte van 3 meter te laten tusschen de perronsporen in de kopstatieën. Bij het opmaken van de plans der Verbinding was deze regel nog niet in voege, doch niets is gemakkelijker dan haar toe te passen met perrons van ongeveer 10 meter aan te leggen. Dit

bestaat onder meer te Gent-Zuid waar de tusschensporen meer dan 3^m50 breed zijn; dit werd onlangs ook gedaan in het nieuwe gedeelte der Zuidstatie waar de tusschensporen ten minste 3 meter breed zijn; dat bestaat zelfs in het oude gedeelte der Noordstatie onder de overdekte hal waar de tusschensporen meer dan 3 meter breed zijn.

De toepassing van dezen regel is geboden en zal voor gevolg hebben met 0^m75 de breedte te verminderen van de op het plan aangegeven perrons en wel als volgt :

1^o Van 5^m27 op 4^m52 voor de statie met 20 sporen;

2^o Van 6^m60 op 5^m85 voor de statie met 18 sporen.

Deze perrons, zelfs met de op de plans aangegeven breedte, zonder deze onmisbare vermindering, zijn blijkbaar te smal voor de meest belangrijke statie van het land, waar zij betreden moeten kunnen worden door groote menschenmassas die in twee richtingen elkaar moeten kruisen, met reisgoed beladen.

Het bestuur dat ons dit plan voorstelt veroordeelt het tevens zelf, want volgens het ontwerp in 1924 aan de Middenafdeeling der Kamer voorgelegd, acht het dat een breedte van 10 meter moet worden gegeven aan de perrons in de Zuidstatie die beslist van geringer belang is.

Te Brussel-Noord moet dus de breedte der perrons worden verminderd, zooals wij het daareven aangaven, respectievelijk op 4^m52 en 5^m85, doch zij moeten overdekt worden door afdaken tegen den regen, waarvan de peilers in het midden van het perron een doorsnede hebben van, laat ons zeggen, 0^m50; daaruit volgt dat de breedte van elke helft van deze perrons in de meest gunstige veronderstelling, in een statie met 18 sporen en perrons van 5^m85 bedragen zal 5^m85 — 0^m50

———— = 2^m67. De openstaande

2

portieren der treinen langs het perron

met de wijksporen, daarna met de toegangssporen, gaan wij een vluchtigen blik werpen op de inrichting van de perronsporen, de voetpaden en de tusschensporen.

Deze laatsten worden voorzien met een breedte van 2^m25. Elk onzer heeft kunnen vaststellen dat in de kopstatiën bedienden verplicht zijn tusschen de sporen te loopen voor menige verrichting van schouwing, van controle, voor het hanteeren van de stoomgeleidingen tot verwarming van de treinen die nog van geen locomotief zijn voorzien. Het loopen van bedienden in een tusschen-spoor dat 2^m25 breed is, zou tusschen de wanden van de rijtuigen die naast elkaar rijden slechts ongeveer 0^m60 ruimte laten en aldus het leven in gevaar brengen van den bediende, die bij de aankomst van een trein in een tusschen-spoor mocht worden verrast.

Allen zijn wij ontelbare malen getuigen geweest van de haast waarmede sommige reizigers uit het portier leunen of het zelfs openen vóór dat de trein stilstaat. Zoo de reiziger het perron niet kent waar zijn trein moet aankomen en aan den kant van het tusschen-spoor het portier opent, dan zal, wegens de geringe breedte van 2^m25, de bediende die zich daarin bevindt noodlottig en allicht doodelijk door het portier worden getroffen. Een ongeval van dien aard werd door de pers vermeld in Januari jongstleden : een reiziger die uit het portier van een aankomenden trein leunde werd getroffen door het openstaand portier van een stilstaanden trein en *op slag gedood*.

In al de groote statien die werden aangelegd tijdens de jongste vijftien tot twintig jaren, alswanneer men meer en meer om het personeel was bezorgd, heeft het Bestuur voor stelregel genomen tenminste een ruimte van 3 meter te laten tusschen de perronsporen in de kopstatiën. Bij het opmaken van de plans der Verbinding was deze regel nog niet in voege, doch niets is gemakkelijker dan haar toe te passen met perrons van ongeveer 10 meter aan te leggen. Dit

bestaat onder meer te Gent-Zuid waar de tusschensporen meer dan 3^m50 breed zijn; dit werd onlangs ook gedaan in het nieuwe gedeelte der Zuidstatie waar de tusschensporen ten minste 3 meter breed zijn; dat bestaat zelfs in het oude gedeelte der Noordstatie onder de overdekte hal waar de tusschensporen meer dan 3 meter breed zijn.

De toepassing van dezen regel is geboden en zal voor gevolg hebben met 0^m75 de breedte te verminderen van de op het plan aangegeven perrons en wel als volgt :

1^o Van 5^m27 op 4^m52 voor de statie met 20 sporen;

2^o Van 6^m60 op 5^m85 voor de statie met 18 sporen.

Deze perrons, zelfs met de op de plans aangegeven breedte, zonder deze onmisbare vermindering, zijn blijkbaar te smal voor de meest belangrijke statie van het land, waar zij betreden moeten kunnen worden door groote menschenmassas die in twee richtingen elkaar moeten kruisen, met reisgoed beladen.

Het bestuur dat ons dit plan voorstelt veroordeelt het tevens zelf, want volgens het ontwerp in 1924 aan de Middenafdeeling der Kamer voorgelegd, acht het dat een breedte van 10 meter moet worden gegeven aan de perrons in de Zuidstatie die beslist van geringer belang is.

Te Brussel-Noord moet dus de breedte der perrons worden verminderd, zooals wij het daareven aangaven, respectievelijk op 4^m52 en 5^m85, doch zij moeten overdekt worden door afdaken tegen den regen, waarvan de peilers in het midden van het perron een doorsnede hebben van, laat ons zeggen, 0^m50; daaruit volgt dat de breedte van elke helft van deze perrons in de meest gunstige veronderstelling, in een statie met 18 sporen en perrons van 5^m85 bedragen zal 5^m85 — 0^m50

———— = 2^m67. De openstaande
2
portieren der treinen langs het perron

maken een insprong van 0m65 op den boord van het perron. Daaruit volgt dat de twee vrije strooken van het perron, die het verkeer moeten kanaliseeren tusschen de peilers der afdaken en de uitstekende portieren, beperkt worden tot de zeer geringe breedte van 2m02 elk.

En wat zou er van deze cijfers geworden zoo men, in plaats van 18 sporen waarmee het Bestuur, in de verplichting zijn verklaringen te concretiseeren, zich thans schijnt te vergenoegen, 20 sporen wilde aanleggen, wat op bladzijde 6 van de *Memorie van Toelichting* in 1926 als een *oordeelkundige inrichting* wordt uitgeroepen?

De vrije verkeersstrook aan beide zijden van de peilers zou dan slinken op 1m36!

Wij kunnen ons niet voorstellen dat zelfs diegenen die dergelijke plans opmaken een oogenblik aan hunne mogelijke uitvoering hebben kunnen gelooven. Welk ellendig idee moeten zij hebben van de leden der Hooge Vergadering om te kunnen denken dat wij niet zouden gewaar worden dat het gezichtsbedrog is en dat men nooit tot de uitvoering zou durven overgaan, wanneer het uur van de verantwoordelijkheid zou slaan?

Zouden op die drie smalle strooken van 2m02 of 1m36, vol met reizigers, en waarop de dienst der treinen moet geschieden, dan nog de wagentjes met reisgoed moeten rijden?

In een der antwoorden tot de Middenafdeeling, overgenomen op bladzijde 31 van het verslag van 1926, wordt in *nota bene* gezegd: « Reisgoed komt niet meer op de perrons ».

Ziedaar in een paar woorden de oplossing van een belangrijk en hinderlijk vraagstuk.

Al zegt men het ons niet, toch gaat het hier wel degelijk om het bouwen van honderden loopende meters galerijen onder de sporen en van twee hijschtoestellen aan elk uiteinde der perrons.

Deze galerijen moeten worden gegraven in den slechtsten grond die er

bestaat, in de modderige aanslibbingen van de Zennevallei waarvan de bekampers van de Verbinding steeds een schrikbeeld hebben gemaakt, waarbij zij over het hoofd zagen dat het plan van de Verbinding zorgvuldig elke tunnel in dergelijken grond vermijdt.

In het gedeelte van de statie waar deze onderaardsche gangen zouden moeten worden gegraven, bestaan er thans twee onderaardsche galerijen die slechts met de grootste moeite konden worden gegraven en die nog steeds ernstige bezwaren opleveren.

De eerste aan het uiteinde van de groote overdekte hal en waarvan de basis in grondwater staat, werd in een overgroote looden kuip gebouwd om doorzippelingen te voorkomen. Het water is toch doorgedrongen en men is ten slotte verplicht geweest den vloer merkkelijk te verhoogen, zoodat de tunnel niet meer hoog genoeg is om een man door te laten die een koffer op zijn schouders torst.

Een tweede tunnel voor voetgangers werd aangelegd voor de Allardstraat, ten tijde van ons ministerschap. Zij was 2m45 hoog en men heeft haar moeten voorzien van zinkputten voor het uitschutten van het zijpelwater. Tijdens haar bouw, was de bediende, met het toezicht belast, genoodzaakt het zijpelwater uit te pompen gedurende gemiddeld 15 tot 20 minuten per uur. Onlangs hebben wij deze galerij bezocht alsook een derde dergelijk werk tegenover de Rogierstraat en wij hebben kunnen vaststellen dat er nog steeds veel water doorzippelt.

Nutteloos is het te doen uitschijnen hoe het aanleggen van 800 tot 900 loopende meter onderaardsche galerijen in zulken modderachtigen grond duur zou te staan komen en moeilijk te onderhouden ware. Dit ware eene uitgave van ettelijke millioenen, doch om elk toezicht onmogelijk te maken hebben de opstellers van het antwoord op de eerste vraag van den Senaat de uitgave begrepen in een globalen post met een trans-

bordeur naar de locomotievenloods en draaiende schijven !

Doch er is nog wat anders. De uitvinders van die onderaardsche galerijen hebben uit het oog verloren dat zij, om met de perrons overeen te komen, veel verder moeten gaan dan de Allardstraat en dat zij aldus den onderaardschen gang tegenover deze straat zouden doorsnijden en dienvolgens afschaffen. Om de onmogelijkheid in te zien van de afschaffing van dien onderaardschen gang, volstaat het eraan te herinneren na welk onverpoosd en gegrond aandringen wij verplicht zijngeweest hem aan te leggen. Terwijl het uitvoeren van de Verbinding allicht toelaten zou de overwegen te herstellen die vroeger bestonden in de Paleizenstraat, de Rogierstraat en de Allardstraat, zouden de voorstanders van Brussel-Noord als kopstatie, zich niet vergenoegen met hen *voorgoed* af te schaffen, en zouden zij daarbij nog de tunnel voor voetgangers tegenover de Allardstraat doen verdwijnen, in afwachting dat de statie werd opgehoogd. Aldus zouden zij op onduldbare wijze het hinder vergrooten dat de Noordstatie vormt tusschen twee belangrijke deelen van de agglomeratie. Dit is onmogelijk en om zich daarvan rekenschap te geven hoeft men maar het oor te leenen aan de klachten der betrokken gemeentebesturen.

Maar er is iets nog veel erger, en wel met het oog op de exploitatie van den spoorweg zelve.

Wij hebben daareven gezien dat in de statie met 20 sporen de vrije ruimte op de perrons aan weerskanten van de peilers slechts 1^m36 bedraagt en dat in de statie met 18 sporen deze ruimte slechts 2^m02 bedraagt.

De hijschtoestellen zullen minder dan 2 meter breed zijn, zij zullen bijgevolg aan weerskanten van de perrons 0^m75 over de rooilijn der peilers uitsteken. Gesteld dus in de statie met 20 sporen, bedraagt de vrije ruimte naast de hijschtoestellen 1^m36 — 0^m75 = 0^m61, en

in de statie met 18 sporen 2^m02 — 0^m75 = 1^m27.

Worden ons dergelijke ontwerpen uit spot of uit verbijstering voorgelegd?

Een belangrijk vraagstuk in zake veiligheid dat over het algemeen aan het publiek ontgaat, is de afstand tusschen de spoorstaaf en den buitenwand van een toestel, bij voorbeeld van een hijschtoestel op het perron. Deze afstand is hier gewis te gering, doch wij spreken er enkel terloops over, in afwachting dat de Minister ons antwoorde op onze vraag om mededeeling van het desbetreffend reglement. Wij zijn overtuigd dat wij daarin een reden te meer zullen vinden om deze plans beslist af te keuren en voorstander te blijven van de Verbinding, die vijf en twintig jaar lang zegevierend het hoofd aan elke critiek heeft geboden en die gedeeltelijk reeds werd verwezenlijkt.

Deze regels waren geschreven toen wij van den Minister het volgende antwoord ontvingen :

« Hierbij de tekst van het gevraagde reglement :

(Het betreft artikel 35 van het Algemeen Reglement van Weg en Werken, deel I.)

.....

» Met het oog op de veiligheid, past het in principie een minimum afstand van 3^m50 voor te behouden tusschen den buitenwand van een toestel dat op het reizigersperron moet worden geplaatst en de spoorstaaf daarnaast, en wel 3^m95 tusschen den buitenwand en de middellijn van het spoor. (Bij voorbeeld : Schuilplaats voor reizigers, trap eener voetbrug, borstwering van een onderaardschen gang.)

» Dit voorschrift moet als volstrekt formeel worden beschouwd wat betreft de groote statien en de statien van tweeden rang alwaar het reizigersverkeer tamelijk druk is.

» In de overige gevallen kan het noodig blijken den afstand van 3^m50 min of meer te verminderen, doch dit

mag enkel om gegronde redenen geschieden.

» Men zal dan met zorg de plaatselijke omstandigheden moeten nagaan die dergelijke uitzondering rechtvaardigen, zonder gevaar voor het publiek. »

Dit reglementair voorschrift, dat « *volstrekt formeel* » moet zijn, is nog veel meer van toepassing in de grootste statie van het land dan overal elders en breekt alleen reeds den staf over het plan voor de Noordstatie. Men zal toegeven dat onze critiek al te gematigd was.

* *

Te vergeefs zouden de meest vindingrijke en onpartijdige ingenieurs trachten meer uitbreiding te geven aan de Noordstatie waar zij thans is gelegen, want over hare geheele lengte staat zij beklemd tusschen twee muren, die slechts een ruimte van 120 meter laten.

Zeer gemakkelijk kan men er 14 sporen aanleggen om er een uitstekende doorrijstatie van te maken die der hoofdstad waardig is, met breede perons en tusschensporen van 3 meter. Tusschen die buitenmuren 20 of zelfs 18 sporen te willen aanleggen, dat ware het belang en de veiligheid offeren van reizigers en personeel.

Men haalt geen scheepstros door het oog eener naald.

II.

GROENDREEFSTATIE.

De stoffelijke onmogelijkheid aan de Noordstatie de ruimte te geven die dergelijke statie zou passen, als kopstatie ingericht, heeft de bekampers van de Verbinding aangezet de doodstraf op te heffen uitgesproken over de ellendige Groendreefstatie en aldaar de uitbreidingen uit te voeren die onmogelijk bleken tusschen de Vooruitgangstraat

en de Brabantstraat. Dit ware de verspreiding der statien bevorderen en terugkeeren tot het ontstaan van de spoorwegen, tot het tijdperk dat de kaarsen nog niet door gas waren vervangen.

Het is opvallend dat de Middenafdeeling der Kamer, die hare aandacht heeft gewijd aan zoovele punten uit haar naam in het verslag behandeld door den heer Hallet, geen woord heeft gerept over deze overbrenging van het verkeer naar de Groendreefstatie. Was het om dit ontwerp af te keuren wegens het verhoogde gevaar dat de overwegen zouden opleveren? Was het om niet te doen uitschijnen dat het de reizigers nopen zal tot nieuwe zwerftochten door de stad? Was het om de neringdoeners van de Rogierplaats, die een groep hadden gevormd om de Verbinding te bekampen, niet af te schrikken? Zij hebben reeds een eerste neerlaag geleden doordat naar de Zuidstatie tal van treinen werden overgebracht en met leede oogen zullen zij allicht toezien dat men hun een deel hunner klanten ontnemt met dezen aan de Groendreef te doen vertrekken.

Want, zooals de heer Helleputte het reeds in 1924 vaststelde, gaat het hier niet om de inrichting aan de Groendreef van een kleine statie alwaar af en toe enkele arbeiderstreinen aankomen en vertrekken, doch om een statie die zoo spoedig mogelijk den dienst moet verzekeren van al de treinen die wegens het drukke verkeer, de ophooping der reizigers in de rijtuigen, de behoeften van het publiek zullen moeten worden ingelegd.

Om verwarring in de geesten te stichten, beschrijft het antwoord op vraag n^r 3 de bedrijfsvoorwaarden van de *huidige* rudimentaire statie en geeft tevens het plan met 10 sporen van de *toekomstige* statie.

Volgens dit plan, zal de statie tien sporen hebben, dat wil zeggen dat, afgezien van de buitengewone Noord- en Zuidstatien, zij met de statie Gent-

Zuid diegene zal zijn die de meeste perronsporen zal hebben van al de kopstatiën van het net; zij zal er meer hebben dan Antwerpen-Zuid, meer dan Antwerpen-Centraal. Ook kan men alleen maar onoplettende lezers wijsmaken dat er nooit treinen kort op elkaar zullen aankomen en dat er nooit een trein zal zijn die aankomt op het oogenblik dat een ander gaat vertrekken, zooals het antwoord luidt op vraag n^o 3 van de Senaatscommissie. Feitelijk zal op de Groendreef, met dit doel met 10 sporen aangelegd, al het verkeer overgaan waarin de Noordstatie niet kan voorzien, daar zij noch met 20 noch met 18 sporen kan worden aangelegd. Zoo dit niet de bedoeling was van de uitvinders dezer combinatie, waarom dan *tien* sporen aan de Groendreef willen aanleggen?

Ondanks de gewikstheid van het opstel dat den huidige toestand met de toekomst verwacht, geldt het hier dus wel degelijk een statie met volledigen dienst, ononderbroken tijdens den dag en bijgevolg onderworpen bij hare inrichting aan al de voorwaarden van veiligheid en exploitatie — met inbegrip van den goederendienst — die men stellen kan aan een nieuwe statie in de hoofdstad. Het is geen hulpstatie, zooals men zich bij euphemie pleegt uit te drukken, het is de *verdubbeling* van de Noordstatie en het publiek zal den dienst die thans in Brussel-Noord is geconcentreerd zien splitsen in twee van elkaar verwijderde groepen.

En in de Groendreef is de inrichting ellendig. De tien sporen liggen naast perrons die maar 4^m50 breed zijn, waarvan nog 0^m75 af moet voor de verbredening der tusschensporen van 2^m25 op 3 meter, wat maar 0^m25 meer is dan voor de tusschensporen in volle veld.

De perrons zouden daar nog slechts 3^m75 breed zijn, wat zelfs niet genoeg is voor de kleinste provinciëstatie. Het publiek zou er zich moeten kunnen bewegen tusschen de peilers en de openstaande deuren der rijtuigen over twee

smalle strooken van ten hoogste één meter!

Men waant te droomen wanneer men verneemt dat dit het plan zou zijn van een statie voor een stad als Brussel, een hoofdstad die alles in het werk stelt om er grootsteedsch uit te zien.

En hoe zal deze statie worden geëxploiteerd? Want, zooals de heer Helleputte het reeds deed opmerken in zijne nota van 1924, « zou zij, noch in hare rechtstreeksche noch in hare onrechtstreeksche nabijheid beschikken over bijgebouwen, rangeer- of wijksporen ».

Al het verkeer der losse machines, naar of uit de loods, al het weghalen van treinen, al het aanvoeren van treinen langs de perrons, moet geschieden op het eenige inrijspoor of het eenige uitrijspoor en elk dezer in een kopstatie zoo talrijke verrichtingen, moet worden uitgevoerd mits, om zoo te zeggen gestadig, het openbaar verkeer van een heele reeks naburige straten te stremmen: de Vooruitgangstraat, de Jollystraat, de Gaucheretstraat, de Antwerpsche Steenweg, waaronder er twee zijn waarin een tram rijdt. Moet er nog worden aan herinnerd hoe op 29 Februari 1924 een trein van de Groendreef bij den overweg van den Antwerpschen Steenweg een tram aanreed van de lijn Laken-Anderlecht, dat de bijwagen vernield werd en dat vier-en-dertig reizigers werden gekwetst waaronder enkele zeer ernstig? Alsdan bestond de dienst uit slechts twaalf regelmatige treinen, die 's morgens aankwamen om 's avonds weer te vertrekken, wat maar een inleiding is voor het verkeer dat nu zal ontstaan.

De meeste bekampers van de Verbinding laten zich leiden door het belang dat zij in de stad Brussel stellen. Daarop zullen wij terugkomen, want even groot als de hunne is onze belangstelling, doch in afwachting moet hier worden gewezen op een der ontwerpen dat haar bijzonder aan het harte ligt, evenals aan dit van verschillende andere gemeentebesturen der omgeving, in overleg met de pro-

vincie Brabant : het is het aanleggen op de tegenwoordige vooraf overwelfde of misschien afgebogen Zennebedding van een groote laan die de verlenging zou zijn van de Emiel-Jacqmainlaan naar de haveninrichtingen, de gemeenten Schaarbeek, Evere, eenerzijds, de gemeenten Meysse, Londerzeel, Boom en de stad Antwerpen anderzijds.

En deze buitengewoon belangrijke verkeersweg, die de twee grootste steden van het land zou verbinden, zou de *aansluitingsspooren van de Groendreef oversteken*.

Met het behoud van deze statie wordt dit plan onuitvoerbaar; met het stelsel van de Verbinding, wordt elke hinderpaal uit den weg geruimd.

En dit is een bewijs te meer hoe onvoorzichtig het zou zijn voor sommige leden van den Senaat, die van de Verbinding mochten willen afzien, daaraan toe te geven alvorens zij, in plaats van sluwe en wispelturige plans, degelijk opgemaakte plans in handen hebben, plans die deze moeten vervangen die sedert vijf en twintig jaar zijn opge maakt, achttien maal door het Parlement werden bevestigd en reeds half zijn uitgevoerd.

Och *last not least* hebben wij nog niet gewezen op het hoofdgebrek van het plan der Groendreef.

Om toegankelijk te zijn voor de treinen die uit verschillende richtingen komen, en opdat de treinen uit de Groendreef naar de verschillende lijnen zouden kunnen worden gericht, moeten zij op het verhoogde gedeelte van de Noordstatie de acht sporen kruisen die voorzien zijn voor het in- en uitrijden der treinen, en de vier sporen voor het in- en uitrijden naar de locomotievenloods.

Wij hebben echter gezien dat de ontwerpers thans verkondigen dat het op het gemakkelijk in- en uitrijden vooral aankomt, bij het bepalen van het bedrijfsvermogen van een statie. Doch in hun plan zou elk in- of uitrijden van een trein, elk in- of uitrijden

van een losse locomotief, elke rangeering of aanvoering van een stel rijtuigen voor de Groendreef, een aantal sporen vlak bij de Noordstatie moeten kruisen. Dit aantal zou steeds toenemen volgens het gevolgde spoor, zoodat, voor de treinen naar de Luxemburgstatie of Antwerpen, de 12 of ten minste 10 sporen van de Noordstatie of de locomotievenloods zouden moeten worden gekruist.

Dit alles, onaangezien het drukke hinderlijke verkeer dat de Noordstatie eigen is, betreft alleen de exploitatie van de Groendreef, waar geen enkel wijkspoor is en vanwaar al de ledige treinen, om de perronsporen vrij te maken, langs een grooten omweg naar de hoofdsporen der statie Schaarbeek zullen moeten worden gevoerd.

Al dit verkeer sluit den toegang tot en uit de Noordstatie volledig af. En zie daar hoe, na het gemakkelijk in- en uitrijden te hebben bezongen, de opmakers dezer plans daar een nieuwe bron van bestendig gevaar scheppen, een echte *doodsgeul*. Zoo het publiek moest weten aan welke gevaren men het wil blootstellen, dan zou het krachtig protest laten hooren. In zijne plaats moeten wij een oog in het zeil houden.

De gevolgtrekking ligt voor de hand en breekt den staf over het ontwerp. Het is in strijd met de meest elementaire regelen der exploitatie. Niet een ingenieur zou de verantwoordelijkheid voor zijne uitvoering op zich durven nemen.

*
* *

In zijn antwoord beweert het Bestuur dat de statie der Groendreef veel meer noodig is in het geval der Verbinding dan in dit van Brussel-Noord als kopstatie. Deze zou inderdaad 18 sporen tellen, de Verbinding slechts 14.

Deze paradox moet het hoofd worden ingeslagen.

Zoo het niet mogelijk is in het geval der Verbinding meer dan 14 sporen aan te leggen zooals het Bestuur beweert,

hoe kan men er dan aan denken er 18 op dezelfde niet rekbare ruimte aan te leggen?

Hooger hebben wij bewezen dat het onmogelijk was, en om dit te staven haalden wij de meening aan van een autoriteit die het beslist niet wraken zal : het Bestuur zelve ! In 1922 en 1924 was het van meening dat de Noordstatie ten hoogste 16 sporen kon bevatten.

De Noordstatie met 18 sporen is een utopie, doch het zij zoo. Gesteld dat een ingenieur te vinden ware die de stoutmoedigheid zoo verre zou weten te drijven haar tot werkelijkheid te maken zonder zich om het leven van reizigers en personeel te bekommeren.

In deze kopstatie met 18 sporen, geeft elk der 320 treinen die haar aandoen aanleiding tot vier bewegingen, in tegenovergestelde richting, wat vermenigvuldigd met het getal treinen een totaal geeft van 1,280 bewegingen, te verdeelen over 18 sporen of 71 bezettingen per spoor.

De doorrijstatie zal worden aangedaan door 430 treinen die er 6 minuten staan en in dezelfde richting verder rijden, maakt 430 bezettingen van sporen te verdeelen over 14 sporen of 30 bezettingen per spoor.

In dit enkel opzicht reeds heeft de doorrijstatie met 14 sporen een bedrijfsvermogen dat twee maal en half grooter is dan dit der kopstatie met 18 sporen.

Heeft de Minister, dien wij niet wanhopen voor onze zaak te winnen, in zijn bestuur reeds een ambtenaar ontmoet die dit zou durven betwisten?

Doch naast wat men ziet, komt wat men niet ziet en dat is van het hoogste belang.

Inderdaad, men moet niet alleen letten op het *aantal* bezettingen van sporen maar ook op derzelver *duur*.

In de doorrijstatieën duurt elke bezetting 6 minuten.

In de kopstatie is dat niet het geval, en ziehier de vier bezettingen die, op

enkele uitzonderingen na, elke trein vergt :

1^o Een trein die binnenrijdt moet het perronspoor bezetten totdat een rangeermachine hem kome weghalen;

2^o Deze machine moet wachten, om zich naar het spoor te begeven, tot op het oogenblik dat zij een vrijen doorgang vindt tusschen de aankomende treinen, de overige aan- of weg te voeren treinen, de machines die naar de loods rijden of daar vandaan komen en de vertrekkende treinen;

3^o Eens aan den trein gekoppeld om hem naar de wijksporen te voeren, moet de rangeermachine nog eens het gunstige oogenblik afwachten om door alles heen te glippen;

4^o Ten slotte moet de machine die den trein in de statie heeft gebracht en die tot zooverre tegen de stootblokken stond, het geschikte oogenblik trachten te vinden om door al dat drukke verkeer naar de loods terug te keeren.

Deze bewegingen en deze zware voorwaarden zijn juist dezelfde, doch in omgekeerden zin, om het stel rijtuigen van een vertrekkenden trein naar het perronspoor te voeren en vandaar te doen vertrekken.

En let wel dat het onverschillig is dat een vertrek-, aankomst- of verkeersspoor bezet weze door een enkele locomotief of door een ganschen trein, in beide gevallen is het spoor bezet en op gevaar van botsing is elke beweging verboden.

Is het dus te verwonderen dat de Regeering verplicht is geweest te erkennen dat de gemiddelde duur van den stilstand in de Noordstatie 1 uur 43 minuten bedraagt? Is de vergelijking van de 6 minuten in de doorrijstatie met dit 1 uur 43 minuten niet welsprekend? Thans bedraagt het verkeer van treinen, rangeer- en sleeplocomotieven voor 320 treinen zoowat 1,280 bezettingen van sporen per dag. Gesteld, tegen alle waarschijnlijkheid in, dat die zouden verdeeld zijn over 18 uren dagelijksch ver-

keer, dan zou dit meer dan 70 bezettingen per uur vertegenwoordigen, MEER DAN EENE PER MINUUT!! Men denke aan al de moeilijkheden die moeten worden overkomen en aan al de gevaren die moeten worden vermeden op de drukke uren van den dag, om heel dat over-en-weerverkeer te regelen, dat moet loopen als een horlogewerk, op gevaar af de zwaarste gevolgen na zich te slepen.

Zal deze beweging minder druk zijn en dus minder gevaarlijk wanneer de wijksporen zullen verdubbeld zijn, zooals ons wordt aangekondigd?

Het tegenovergestelde is zonneklaar, want daar de vermeerdering van het aantal wijksporen voor doel heeft de perronsporen vrij te maken, hoe spoediger deze zullen vrij zijn, hoe meer men de wijksporen zal benuttigen hetzij om treinen aan of weg te voeren, hoe drukker de beweging bij de statie zijn zal, hoe vaker men de verkeerssporen zal moeten kruisen, alsook de sporen naar de loodsen en de aankomst- en vertreksporen.

Het volstaat dus niet ruime wijkplaatsen aan te leggen, en daarin, in verbeelding, de treinen te bergen die langs de perrons stilstaan: men moet ze daarheen kunnen brengen: om in een huis te kunnen binnendringen moet de deur niet gegrendeld zijn.

Laat ons echter de zaak ruim opvatten en zoo, tegen elke reden in, wij onderstellen dat de verdubbeling der wijksporen voor gevolg zou hebben dat zelfs met de helft de duur van 1 uur 43 minuten voor den stilstand der treinen zou kunnen worden verminderd, dan zou deze duur nog 50 minuten bedragen, wat acht maal meer is dan de bezetting, gedurende 6 minuten, van de perronsporen in een doorrijstatie.

Deze is dus te verkiezen boven een kopstatie en wel in tweevoudig opzicht:

1^o Aantal bezettingen: 30 per spoor in plaats van 71, dus een bedrijfsvermogen dat twee maal en half hooger is;

2^o Duur van elke bezetting: 6 minuten in plaats van 50 minuten, dus een bedrijfsvermogen dat acht maal hooger is.

Het geldt hier, zooals in de nota-antwoord, geen vergelijking van volstreekte cijfers, 18 sporen tegenover 14. Deze tegenstelling is bedrieglijk en kan de openbare meening enkel misleiden. Dergelijke vergelijking gaa niet op.

De ongemeene superioriteit van 14 doorrijsporen zal, zelfs in de verste toekomst, het inrichten van de Groendreef overbodig maken.

Daarentegen is deze volstrekt onmisbaar en moet worden uitgebreid in geval van inrichting der Noordstatie tot kopstatie.

Alleen in België, dat steeds aan het hoofd van den vooruitgang stond, legt men onvoorzien een ongebreidelde bewondering aan den dag voor de kopstatiën, wanneer men de prachtigste gelegenheid heeft om twee kopstatiën in doorrijstatiën om te scheppen. Veroordeeld door al de congressen, door al de specialisten, onder meer door de heeren Vanderrydt en Minsart, professoren bij de Brusselsche Universiteit, in hunnen cursus over « spoorwegexploitatie », worden de kopstatiën nog maar alleen daar toegelaten waar zij onmisbaar blijken. De heer Denick zelve, deze Berlijnsche ingenieur, wiens getuigenis zeer ten onpas wordt aangehaald in het verslag van den heer Hallet, op ingeving van een zijner raadgevers-ambtenaren, die hem zooveel dwaasheden hebben doen begaan, de heer Denick dus besluit als volgt zijne studie: « ...de rendeeering van de doorrijstatie is *merkelijk veel hooger* dan die der kopstatie ».

Men vraagt zich af hoe zooiets nog kan worden in twijfel getrokken; ook wordt de bewondering voor de kopstatiën in België niet beschouwd als een exportartikel, zooals bewezen werd door twee onzer hoogere ambtenaren waarvan de eene te Genève gestemd heeft voor het aanleggen van een doorrijstatie liever dan een kopstatie, nochtans

zeer dicht bij de kom eener stad gelegen, en waarvan de andere, als vertegenwoordiger van de Staatsspoorwegen op het Congres te Rome, en zetelend als ondervoorzitter zijner afdeeling, op geen enkel oogenblik de talrijke, nauwkeurige, uitdrukkelijke en eensgezinde verklaringen omtrent de superioriteit der kopstatiën heeft tegengesproken.

Wij dringen echter niet aan. De zaak werd meesterlijk uitgemaakt door den heer Helleputte in zijn nota gevoegd bij de buitengewone begrooting van 1909 (blz. 125 en volgende) en in zijne minderheidsnota (blz. 56 en volgende). Wij verwijzen naar zijn betoog, het is afdoende.

In strijd met wat thans klakkeloos wordt beweerd, is het niet te voorzien dat de doorrijstatie een kopstatie zou blijven noch voor een groot aantal treinen noch zelfs voor een beperkt aantal. Al de Ministers, al de studiecommissiën waren steeds eensgezind om te verklaren dat het hoofdprincipe van de exploitatie is dat onverschillig al de treinen langs de Verbinding zouden komen en de drie statiën zouden aandoen.

De *in extremis* vooropgezette bewering is van allen grond onthloot en strekt tot niets minder dan tot het beperken der gelukkige gevolgen van de Verbinding.

III

ZUIDSTATIE.

In 1922 heeft de heer Neujean aan de Middenafdeeling van de Kamer het ontwerp tot inrichting der Zuidstatie voorgelegd. Hetzelve werd opgemaakt door zijne vier raads mannen en toen hij het voorlegde verklaarde de heer Neujean dat het aantal perronsporen, van 14 op 16 gebracht, den dienst in de toekomst zou verzekeren. « In tegenstelling met de Verbinding, verklaarde hij in de Memorie van Toelichting, kan het programma tot inrichting der Noord-

en Zuidstatiën, als kopstatiën gehandhaafd, geleidelijk worden verwezenlijkt naar gelang van de noodwendigheden zonder al te zware lasten mede te brengen voor de begroting. »

Wat is er van deze bedrieglijke verklaringen geworden?

Terwijl hij zich tegen de Verbinding beriep op de slechte tijden, op het geldgebrek van den Staat, logenstraft hij zichzelf, beschouwt de plans die hij officieel heeft voorgelegd als ongedaan, doet met koortsige haast en met weergalooze overijling overgaan tot de uitbreiding en tot grondige hervorming der Zuidstatie met eene aanzienlijke uitbreiding van het aantal perronsporen, dat hij van 14 op 20 brengt, tot eene volledige omkeering in de verdeeling der diensten over de gebouwen.

Naar luid van het antwoord op onze tweede vraag, bedragen de gedane uitgaven 15,700.000 frank en de verdere uitgaven 35,600,000 frank. Te zamen 51,300.000 frank; wij maken echter alle voorbehoud voor de kosten der nog uit te voeren werken.

Wanneer en hoe heeft de heer Neujean voor de Kamers de uitvoering dezer werken gewettigd, die rechtstreeksch in strijd zijn met de plechtige verklaringen door hem afgelegd in de Memorie van Toelichting?

Daarom heeft hij zich niet bekommerd. Hij heeft zijn verholen raadgever laten begaan, die er blijkbaar op uit was het ontwerp van Verbinding te doen mislukken, de overeenkomst van 1903, herhaaldelijk door de Kamers bekrachtigd, te doen doorgaan als niet bestaande en als niet meer bevallende aan de Stad Brussel. Er diende vlug en veel uitgegeven om de Wetgevende Macht voor een voldongen feit te plaatsen en om den weg te banen aan de bewering dat de inrichting der statiën van Brussel nog slechts 100 miljoen — slechts 100 miljoen! — zou kosten, in tegenstelling met de 552 miljoen die ten laste der Verbinding worden gelegd, door de vindingrijke inbeelding van hen

die tegen de voltooiing der Verbinding zijn.

Toch blijft het waar dat men nooit dergelijke samenzwering heeft gezien van een kliek ambtenaren tegen de meest klaarblijkende bedoelingen der Wetgevende Macht.

* * *

De Brusselsche agglomeratie telt in ronde cijfers 625,000 inwoners, waarvan 225,000 te Brussel zelf wonen en van de overigen ongeveer 200,000 in den omtrek der Zuidstatie. Dit belangrijk gedeelte der dicht bijeenwonende bevolking wordt verdeeld door de Zuidstatie over eene uitgestrektheid van 3,900 vierkante meter.

Dit heeft den heer Carton de Wiart er toe gebracht ter Kamervergadering van 1 Maart 1927 (*Handelingen*, blz. 893) te verklaren: « ... ik hadde gewild dat er tevens eene overeenkomst werd gesloten met de gemeenten Anderlecht en Sint-Gillis om haar het bouwen te waarborgen der viaducten die bestemd zijn om de Zuider- en Westerwijken der agglomeratie onderling te verbinden. Mijns inziens is het onmogelijk tusschen deze wijken over een afstand van meer dan 4 kilometer een scheiding te laten voortbestaan, die door de Verbinding zou uitgeschakeld zijn geworden en die, indien zij wordt behouden, steeds meer en meer nadeel zal berokkenen aan heel deze wijk van Groot-Brussel en de belangen eener bevolking van 200,000 inwoners zal schaden.

» Kan er geen overeenkomst worden gesloten met de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, zooals door dezelve wordt aangevraagd, dan vraag ik althans dat de Regeering eene officieele en stellige verklaring aflegge en de verzekering geve dat zij in het programma der openbare werken, die zij eerlang hoopt uit te voeren, het aanleggen der door deze gemeenten aangevraagde overbruggingen zal voorzien. »

Hierop heeft de heer Anseele, Minister

van Spoorwegen, onmiddellijk geantwoord: « Ik heb desaaangaande overleg gepleegd met den heer Jaspar, althans voor de derde maal, en uit naam der Regeering kan ik de verzekering geven dat de door den heer Carton de Wiart gevraagde verbindingen zullen worden tot stand gebracht. »

« Heer Minister, ik dank U voor deze verklaring », antwoordde de heer Carton de Wiart.

Doch, ter vergadering van 30 Maart jongstleden heeft de heer Carton de Wiart, samen met verscheidene collega's, naar aanleiding der bespreking van de buitengewone begrooting, een amendement ingediend, luidende:

« Bouwen der verbindingswegen, tusschen Sint-Gillis, Vorst en Anderlecht, aan te leggen bij wijze van viaduct onder de spoorlijn Brussel-Hal, 500,000 frank. »

Ter vergadering van 6 April gaf dit voorstel, luidens de *Handelingen*, aanleiding tot de volgende verklaring vanwege den geachten Minister van Spoorwegen:

« Het schijnt dat dit amendement niet ontvankelijk is en dat er desaaangaande door onzen geachten voorzitter bij toepassing van het reglement, eene verklaring zal worden afgelegd.

» Mijne Heeren, ik zou niet willen dat er desaaangaande misverstand heersche in de openbare meening, en dat men zou denken dat deze werken niet zullen worden uitgevoerd.

» Welnu, indien de Regeering het genoeg mocht hebben vast te stellen dat de Senaat, bij de aanstaande bespreking der Noord-Zuidverbinding, dezelfde stemming uitbrengt als de Kamer, dan kunnen wij U uit naam der Regeering en in overleg met de Nationale Spoorwegmaatschappij, verzekeren dat de ondergrondse doorgang tusschen Anderlecht en Sint-Gillis zal worden aangelegd. Niet alleen wordt deze verklaring afgelegd uit naam der Regeering, doch van stonden aan heeft de Nationale Spoorwegmaatschappij aan hare

bevoegde diensten bevolen zich aan het werk te stellen opdat men, eens de eindbeslissing bekomen door de stemming van den Senaat, vlug aan het werk kunne gaan om niet alleen eene belofte der Regeering uit te voeren, doch ook eene verbintenis na te komen die door mijzelf werd aangegaan uit naam der Regeering en der Nationale Spoorwegmaatschappij. (*Verscheidene leden : zeer goed !*)

» DE VOORZITTER. — Kan het amendement als ingetrokken worden beschouwd ?

» De heer Dewinde heeft het woord.

» De heer DEWINDE. — Mijne Heeren, ten aanzien der verklaring door den Minister van Spoorwegen afgelegd en der verbintenis die hij aangaat niet alleen uit naam der Regeering maar ook uit naam der Nationale Spoorwegmaatschappij, trek ik het door ons ingediende amendement in. Wij nemen akte van zijne verklaring.

» DE VOORZITTER. — Derhalve is het amendement ingetrokken. »

Het moet vreemd voorkomen dat er, in de motie van den heer Carton de Wiart gedagteekend van 1 Maart en in het toenmalig antwoord van den Minister, spraak is van *verscheidene* doorgangen. Andermaal in het amendement Carton de Wiart geldt het *verscheidene* doorgangen; ditmaal echter geldt het in het antwoord van den Minister nog slechts *een enkelen* ondergrondschen doorgang.

Zou deze eenige doorgang misschien diegene zijn die reeds onder het ministerie Pouillet met bijzonderen nadruk werd gevraagd door den heer Carton de Wiart en den heer Delporte, schepene van openbare werken te Sint-Gillis ? Geldt het den doorgang die den mooien en belangrijken verkeersweg der Onderwijsstraat nabij Anderlecht moet verlengen doorheen de inrichting der Zuidtatie tot aan de Fonsnylaan, tegenover se Jozef-Claesstraat ?

Toch niet! En de teleurstelling van den heer Carton de Wiart alsmede van de betrokken gemeenten zal groot zijn, wanneer men hun zal hebben medege-deeld dat de Minister ons, in antwoord op onze twee en veertigste vraag, heeft laten weten dat « *het niet mogelijk is een lagen doorgang aan te leggen tegenover de Onderwijsstraat.* »

Het antwoord is klaar en duidelijk en het was geboden daar deze onmogelijkheid in het stelsel der Regeering geen twijfel overlaat; in het stelsel der Verbinding zou het aanleggen van dezen overgang geenerlei moeilijkheid opleveren.

Ook wachten de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht met ongeduld op het verdwijnen van den hinderpaal die haar scheidt, en zij spreken zich duidelijk uit voor de ophooging der sporen, die in het plan der Verbinding wordt voorzien.

En dit is des te beter begrijpelijk daar men haar slechts de keus laat tusschen : 1^o een overbrugging recht over de Theodoor-Verhaegenstraat met de ernstige bezwaren eigen aan de sterke hellingen aan dezen aard van verkeerswegen verbonden; 2^o een onderbrugging met eene vrije hoogte van slechts 4^m10, alswanneer de spoorwegreglementen voor den geringsten viaduct over een eenvoudigen veldweg eene vrije hoogte van 4^m50 eischen.

Deze al te lage viaduct, die zoo lang is als heel de statieinrichting, zonder eenige verlichting, zou slechts toeganke-lijk zijn door middel van eene helling van 0^m054, die de stoep der Fonsnylaan snijdt en eene uitstekende vergaarkom zou zijn voor de stortregens welke samen-stroomen in dezen doorgang, die 2 meter lager ligt dan de hoogte der straat. En wat nog de kroon spant is dat men de bestrating zou aanleggen op het peil van 18^m80. Welnu, indien de overstromingen van 1850, 1917 en 1926 zich opnieuw moesten voordoen, zou de weg overdekt zijn met eene waterlaag van 1^m40 zooals in 1850 of van 0^m50 zooals eenmaal in 1917 en tweemaal in 1926. Dan blijft

nog buiten beschouwing het minder ernstig wassen der Senne, dat zich niet-temin vaak genoeg voordoet opdat men niet het optimisme zou deelen dat wordt tentoongespreid in het antwoord op onze veertiende vraag en waarin wordt verklaard dat het bezwaar niet ernstig zou zijn.

Dank zij ons aandringen om plans te vragen komen al deze mooie zaken aan het licht.

Nu zij bekend zijn, mogen wij aannemen dat onder de leden van de Kamer die het afzien van de Verbinding hebben goedgekeurd, meer dan een zijne stemming betreurt.

* *

De vergissing in het overschrijven der nota van 7 Juni betreffende de uitgaven voor de werken aan de Zuidstatie slaat niet op het verschil tusschen de som van 5,379,000 en die aan 3,922,000 frank, zooals sommigen ten onrechte hebben geloofd bij een al te vlugge lezing der replieknota. Zij slaat enkel op het verschil tusschen 537,000 en 392,000 frank, zegge 145,000 frank, zooals blijkt uit de replieknota zelf.

De vergissing is te wijten aan de vervanging van een los rekenblad door een ander bij het overschrijven.

Het totaal der uitgave voor het voltooiën der Verbinding dient dus vermeerderd met 145,000 frank en bedraagt niet 296,034,050 frank, doch wel 296,179,050 frank. Het is niet deze lichte wijziging die de overdrijving vermindert van het bedrag van 552 miljoen, waarvan de tegenstanders der Verbinding zich een wapen hebben gesmeed.

* *

Het is geenszins bij vergetelheid dat wij in de raming der centrale halte niet hebben begrepen de uitgave die noodig is voor een rijtuigloods. In het oor-

spronkelijk ontwerp dat niet eene halte doch eene echte statie voorzag, bestond er geen rijtuigloods. Sedert de stad Brussel heeft afgezien van haar ontwerp naast de halte eene Handelsbeurs op te richten, werd de gedachte vooropgezet op de aldus beschikbare plaats een rijtuigloods te bouwen. Doch deze loods is op verre na niet onontbeerlijk, daar de Noordstatie er nooit eene heeft gehad.

* *

Bij overeenkomst van 22 Januari 1910, onderteeekend door den heer Helleputte, werd er inderdaad met Sint-Gillis overeengekomen dat de Staat ter beschikking dezer gemeente zou stellen eene strook gronds van 5 meter, ten einde toe te laten de Fonsnylaan over heel hare lengte te verbreedden.

Komt de Verbinding tot stand, dan is dit gemakkelijk te verwezenlijken; blijft de Zuidstatie een kopstatie, dan is het onmogelijk.

Wat echte de verplaatsing betreft van het gebouw der dienstbestuurders, waarvoor men de uitgave ten laste der Verbinding wil leggen, bepaalt de overeenkomst — en in de nota wordt daaraan herinnerd — dat dit gebouw op zijn huidige plaats zal worden gehandhaafd tot dat het Beheer van spoorwegen het nuttig zal oordeelen.

Daar de Staat er geenerlei belang bij heeft dit gebouw te verplaatsen, zal dit plan dus niet worden verwezenlijkt tenzij, zooals de overeenkomst voorziet, de gemeente verkiest de kosten voor verplaatsing van dit gebouw op zich te nemen indien zij zou vragen dat zulks vroeger zou worden verwezenlijkt.

* *

Wat de uitgaven betreft: 1^o voorbij de Paleizenstraat en 2^o voorbij de Theodoor-Verhaegenstraat, waarvoor er in rekening wordt gebracht eene som die eerst op 10 miljoen werd geraamd in 1922 en 1924, en thans op 14 miljoen,

laat de zwakheid der redeneeringen van de replieknota ons toe staande te houden dat deze uitgaven niet ten laste der Verbindingvallen.

Wat het *primo* betreft, wordt onze bewijsvoering nog meer kracht bijgezet door het antwoord op onze drie en veertigste vraag; wij vernemen aldus officieel dat men voor de inrichting der Noordstatie als kopstatie voornemens is op den vierhoek te Schaarbeek 20 wijksporen aan te leggen, hetgeen in zich sluit de reeds vroeger besloten oprichting van eene nieuwe locomotievenloods.

Dit is dus een uitgavenpost waarvan er geen spraak meer moet zijn voor de verwezenlijking der Verbinding, vermits die uitgaven daarvan geen gevolg zijn.

Wat het *secundo* betreft, ging het ontwerp van Verbinding niet verder dan de Theodoor-Verhaegenstraat; ook werd de huidige hoogte der lijnen van Halle en Luttre gehandhaafd door de Commissiën van 1895 en 1897, belast met de studie der Verbinding. Het is slechts vanaf 1900 en wegens het aanleggen der lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters dat de noodzakelijkheid deze lijnen op te hoogen, onvermijdelijk werd bevonden. De Verbinding had dus daarmede niets te stellen.

Deze beslissing werd te dien tijde getroffen door ons zelf, tijdens ons ministerschap, ten einde de reeds ontzaglijke diepte te verminderen van de ingraving doorheen den heuvelkam tusschen de valleïen van de Senne en van den Dender. Enkele jaren later werd zij bevestigd door den heer Helleputte.

En wij verbergen onze vroolijkheid niet alswanneer wij zien dat de opstellers der replieknota, waarvan geen enkele te dien tijde betrokken was noch bij het vraagstuk der Verbinding noch bij dit der lijn Gent-Sint-Pieters, niet aarzelen te schrijven: « Het is niet juist te beweren dat de ophooging, volgens een horizontaal lengteprofiel, der sporen van de Zuidstatie en verder van de aansluitende lijnen werd opgedrongen

door de gebiedende noodwendigheden van het profiel der lijn naar Gent. »

Wij danken hen voor deze logenstraffing. Zij konden niet beter bewijzen dat zij niets afweten van de vroegere gebeurtenissen. Wij bepalen ons er toe mededeeling te vragen van een lengteprofiel; dat zich uitstrekt vanaf het uiteindeder perrons van aankomst tot voorbij de doorsnede van voormelden heuvelkam en waarop voorkomen de onderscheiden te bouwen kunstwerken, hunne hoogte, het profiel van den natuurlijken grond, de hellingen en klimmingen der lijn, enz.; dit alles op voldoende lengte- en hoogteschaal opdat de teekening duidelijk weze, zoo mogelijk duidelijker dan het profiel n^o 5 gevoegd bij de nota van 1900.

Want op gebied van profielen houden onze tegensprekers er begrippen op na die men niet blind kan aannemen. Aldus naar aanleiding van een voorstel van den heer Helleputte om desnoods in de Zuidstatie eene zwakke klimming aan te leggen in de richting der stootbokken, verklaren zij dit profiel *niet zeer oordeelkundig* en durven zelfs zeggen dat het twijfelachtig is *dat men het zou durven voorstellen*.

Wij hebben iemand gekend die dergelijke profielen durfde voorstellen en die ze ons aanbeval met het hoogste gezag van onbetwistbare wetenschap en ervaring aan zijn naam gehecht: namelijk den betreurden heer Ramaeckers. Hij achtte ze zelfs waardig stelselmatig te worden aangelegd omdat bij de aankomst de klimming den stilstand der treinen vergemakkelijkt en omdat bij het vertrek de helling het aanzetten vergemakkelijkt.

Doch laten wij verder gaan.

Wat de uitgave betreft voor de rangeersporen en de wijksporen te Vorst voor de locomotievenloods met bijgebouwen, enz., komt de opsteller der replieknota daarop slechts terug om op de belangrijkheid derzelve te wijzen; hij hoeft er zich echter voor de onweerlegbare bewijsvoering van den heer

Helleputte tegen te spreken, die aldus besluit : « Deze installaties werden *in elk geval* door de verschillende Commissies noodzakelijk geoordeeld, maar zooals de inleidende nota van de begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven van 1900 het reeds deed opmerken, kunnen deze installaties in het stelsel der Verbinding beperkt worden.

» De uitgave van het depotstation van Vorst is dus geen gevolg van de Verbinding. Zij kan zelfs door de verwezenlijking dezer laatste verminderd worden. »

* *

In de raming van de kosten der Verbinding begrijpen de opstellers van de opgave der uitgaven : « de tusschenkomst ten bate der gemeente Sint-Joosten-Oode voor het aanleggen eener straat van het Rogierplein naar de Sinte-Mariakerk. »

Wij hebben doen opmerken dat er geenerlei aanduiding wordt gegeven om deze uitgave te wettigen.

Ingevolge deze opmerking, deelt de replieknota van 17 Juni ons eene briefwisseling mede tusschen het gemeentebestuur en den heer Bruneel. Wij waren met deze stukken bekend omdat zij vroeger in de Kamer opzien hebben gebaard; samen met andere stukken komen zij voor in het verslag van den heer Arthur Verhaegen, over de buitengewone begrooting van 1909. Maar de ons voorgelegde mededeeling houdt op het gunstige oogenblik op. Zij maakt het ons niet dietsch dat het Schepencollege der gemeente, na te hebben verklaard dat het bereid was de bewoordingen op te maken van eene overeenkomst waarmede het zou hebben ingestemd voor het aanleggen der schuinsche straat tusschen het Rogierplein en de IJzerenwegstraat, is teruggekomen op de uitdrukkelijke verbintenissen die het had aangegaan en de onderhandelingen heeft afgebroken. Dit werd duidelijk in het licht gesteld door den heer Arthur

Verhaegen ter Kamervergadering van 28 Juli 1909. Waarom maakt men hiervan een geheim? Waarom wordt dit in de repliek niet aangegeven? De zaak is belangrijk want aldus wordt de Regearing ontslagen van de door haar gedane voorstellen; h  t is uit loutere inschikkelijkheid dat zij niettemin de gronden heeft aangekocht, zooals zij voor bedoelde straat werden afgebakend. De Staat is ontslagen, men kan niets van hem eischen, men mag niets ten laste der Verbinding leggen.

De nota maakt ons bekend dat op 22 Januari 1913 de gemeente nieuwe stappen heeft gedaan om ditmaal de uitvoering te bekomen van een op 2,000,000 frank geraamd werk.

Dit geeft voor den Staat aanleiding tot geenerlei verplichting, tenware daarop eene overeenkomst is gevolgd. En moest dit het geval zijn, dan zouden wij vragen dat de tekst dezer overeenkomst ons worde voorgelegd. Wij hebben ernstige redenen om te gelooven dat er geene bestaat.

* *

Op bladzijde 9 onzer nota van 7 Juni, hebben wij er op gewezen dat de uitgaven voor den Kruidtuin slechts enkele duizenden franks zouden bedragen sedert de afschaffing der varenbroeikas.

Ziehier echter wat de replieknota van 17 Juni ons mededeelt : « Onmiddellijk na den wapenstilstand heeft men geoordeeld dat de in het ontwerp van 1909 voorziene krommingsstralen te klein zijn. Om ze te verruimen werd men er toe gebracht het ontwerp van tracé in den Kruidtuin te wijzigen alsmede de hoogten der gronden eenigzins te veranderen; men zal dus de inrichting van den tuin zelf moeten voorzien na het bouwen van den tunnel. »

Dit « men » dat wij vaak zien herhaald in de officieele stukken, speelt stellig een groote rol in de wijzigingen

in de inrichting en de exploitatie der Verbinding. In stede van ditmaal er in geslaagd te zijn te schijnen de Verbinding te willen verbeteren met de krommingen te verruimen, maakt deze « men » ons den indruk zich te hebben gezegd: Ziehier eene mooie gelegenheid om een plan voor te leggen waarvan de uitvoering heel den Kruidtuin zal 't onderst boven keeren, en dit zal nog een ontzaglijke bewijsgrond zijn tegen de Verbinding.

Deze tactiek kan gemakkelijk worden verijdeld. Hoeft het gezegd dat het vraagstuk der krommingen doorheen den Kruidtuin, met 200 meter straal, met de meeste zorg werd bestudeerd en reeds vanaf de eerste jaren? Dit was eene allereerste noodwendigheid.

Wij aarzelen te bewijzen dat deze straal van 200 meter ruim voldoende is, zoozeer is het algemeen bekend bij hen, die zich met spoorwegen hebben beziggehouden, dat dit op talrijke lijnen in België en in het buitenland is verwezenlijkt, en dat zeer vaak zelfs beneden dezen straal werd gegaan niet alleen voor spoorwegen binnen de groote steden maar zelfs op lijnen in vlakke veld, zelfs op lijnen waar internationale express-treinen rijden.

In onze bundels hebben wij talrijke voorbeelden van dergelijke schikkingen. Om te vermijden het al te lang te maken, bepalen wij ons ertoe enkele voorbeelden aan te halen.

In België zelf komen er op de lijn van Luttre naar Châtelineau, op den ring-spoorweg van Charleroi, op den spoorweg van Virton krommingen van 200 meter voor.

Te Parijs telt de terecht bewonderde lijn, die de Austerlitzstatie met den Quai d'Orsay verbindt, waar de grootste expresstreinen overrijden, zes krommingen van 200 meter en eene kromming van 150 meter op eene lengte van 4 kilometer.

Te Londen, op de ontelbare lijnen, die van alle zijden de stad doorkruisen

en op talrijke vakken door groote express-treinen worden benuttigd, daalt de straal der krommingen tot 200 en zelfs tot 175 meter. Deze lijnen worden onderling verbonden door krommingen, waarvan de straal daalt tot 121 meter, en zij worden door talrijke reizigerstreinen benuttigd.

Overbodig verder aan te dringen. De noodzakelijkheid de krommingen te verbreden is dus een louter voorwendsel, dat thans is ontnaskerd.

Daar er in de studie der Verbinding niets werd verwaarloosd, zou men het niet gewaagd hebben zonder voorafgaand overleg aan den Kruidtuin te raken. Toen de heer Montefiore-Lévy voorzitter was van den toezichtsraad, waren wij beslist overeengekomen met dit beheer. Het tracé werd slechts vastgelegd in overleg met hetzelfde en derwijze dat de Kruidtuin volstrekt onaangeroerd bleef zoowel onder opzicht van zijn hoogtepeil als van zijne bepantingen; zijn uitzicht en zijn ongeschondenheid werden volstrekt geëerbiedigd.

Wat het zoogezegde verbeteringsontwerp betreft dat sedert den wapenstilstand werd vooropgezet, waarom verzwijgt de replieknota ons dat het werd verworpen door den toezichtsraad van den tuin?

Dit was van hoofdzakelijk belang, waarom heeft men geoordeeld dat het nuttig was dit te verzwijgen?

Dit is eene manier van bespreking die de Minister stellig niet goedkeurt.

Dit ontwerp bestaat dus niet vernits de Regeering in den Senaat heeft verklaard dat, bijaldien de toezichtsraad het zou verwerpen, zij zich zou houden aan het oorspronkelijk ontwerp.

BESLUIT.

Een voor een hebben wij in oogen-schouw genomen de lapmiddelen die door het huidige beheer werden uitge-

dacht voor de inrichting van het centrum van ons net.

Het complex derzelve bewijst uitstekend *ab absurdo* dat het eenige rationeele middel, om tevens de eenmaking van het spoor en de eenmaking der stadswegen binnen Groot-Brussel te verwezenlijken, te vinden is in de Noord-Zuidverbinding.

Deze zou de mogelijkheid aan de hand doen, niet alleen voor eene denkbeeldige clientele, verbonden te worden van Antwerpen met Charleroi of van Bergen met Antwerpen, maar tevens voor om het even welken reiziger van om het even welk punt in de nabijheid of ver afgelegen van Brussel, zich te begeven naar om het even welk ander dichtbij of ver af gelegen punt zonder van statie te moeten veranderen.

Anderdeels zou de Verbinding" onder opzicht der verstedelijking van de hoofdstad het kostbare voordeel opleveren :

1^o Voor de 200,000 inwoners der Noordergemeenten, zegge voor ongeveer een derde der bevolking van Brussel, bevrijd te worden van al de overwegen alsmede van statieinrichtingen zonder doorgang;

2^o Voor de 200,000 inwoners der Zuidergemeenten, die het tweede derde der bevolking vormen, bevrijd te worden van de belemmeringen van een onoverkomelijken hinderpaal van 4 kilometer lengte;

3^o Voor de 225,000 inwoners van Brussel zelf, in het centrum der hoofdstad eene statie of halte te hebben, die sedert den oorsprong der spoorwegen onafgebroken werd gevraagd door al de achtereenvolgende burgemeesters, onder meer door de heeren de Stassart, Anspach, Buls, Demot en den heer Max zelf.

Heeft men er iets beters op gevonden dan dit werk van vooruitgang?

Wie zou het durven beweren?

Gedreven door een gevoel van reactie en verachtering, legt het huidige beheer er zich uitsluitend op toe te ver-

nielen, het geeft geen enkel blijk van opbouwenden geest; zijn ontwerp van inrichting der Noordstatie en der Groendreefstatie is eene echte technische ketterij; wilde men rampen verwekken, dan zou men niets kunnen uitdenken dat voor dit doel beter geschikt is.

En wij vragen ons af of het Beheer, na de onmogelijkheid te hebben ingezien de geïmproviseerde plans ten uitvoer te leggen die het ons voor de Noordstatie heeft voorgelegd, er niet zal toe komen, bijaldien het zich niet wil aansluiten bij de Verbinding, de Noordstatie eenvoudig weg te verplaatsen naar Schaarbeek. Vermits het wenschelijk acht in het midden van ons net eene leemte te behouden, waarom zou het dezelve niet nog met anderhalven kilometer verlengen!

Steeds blijft het waar dat het geenerlei stevig plan kan in de plaats stellen van het programma, dat de beheerscomiteiten van vóór den oorlog onwrikbaar hebben gehandhaafd en dat reeds half is uitgevoerd. Heel het programma van het huidige beheer komt er op neer vast te houden aan verouderde formules, kopstaties en verspreide staties te verkiezen boven doorrijstaties, en voor België, dat allereerst op het vasteland een spoorweg heeft aangelegd, de weinig benijdbare faam te verwerven dat ons land het eerste land ter wereld is geweest om een reeds aangelegden spoorweg af te breken ten einde hem te vervangen door een weg voor voetgangers.

Dat onze collega's, die tegenstanders van de Verbinding mochten blijven, denken aan het gevaar dat er zou in liggen het afzien daarvan goed te keuren, indien zij niet vooraf, ter vervanging der Verbinding, een op zijne belangrijke punten vast programma eischten. De Wetgevende Macht mag uit deze bespreking niet met leege handen komen.

* *

Er blijven nog verscheidene andere zijden van het vraagstuk te beschouwen;

dit zullen wij doen in eene volgende nota.

Brussel, 12 Juli 1927.

JUL. LIEBAERT.

EM. VINCK.

Nota n^o 4.

Bij de geringe meerderheid die zoo moeizaam in de Kamer verkregen werd om de opheffing van de Verbinding te stemmen, zijn er een merklijk aantal leden welke om een einde te stellen aan hun aarzelingen, vooral hebben gehoor gegeven aan financieele bezorgdheden.

Op een dwaalspoor gebracht, zooals wij het hebben bewezen, voor technische punten betreffende de schikking van de Centrale Halte evenals de zogenaaemde mogelijkheid de Noordstatie aan te passen en doorgangen aan te leggen onder het opgehoogde gedeelte van de Zuidstatie, werden zij insgelijks op een dwaalspoor gebracht in zake het kapitaal dat noodig is voor de uitvoering van de Verbinding en voor dezer rendearing.

I.

NOODIGE KAPITAAL.

Samen met het weerleggen van de technische missingen, hebben wij be-
wezen in onze nota's n^{rs} 1 en 3 dat de kosten van de Verbinding, in de officieele stukken ter verschrikking opgehoopt tot 552 miljoen, moeten herleid worden op 296 miljoen.

Van de 296 miljoen moet de opbrengst afgetrokken worden van den weder-
verkoop der gronden, hetgeen de uit-
gave op ten hoogste 214 miljoen doet dalen, zooals wij het verder zullen be-
toogen. Ten opzichte van de Schatkist moet men er insgelijks van aftrekken de talrijke miljoenen die zouden moeten uit-

gegeven worden voor de uitvoering der — trouwens technisch onverdedigbare — ontwerpen van het Beheer en waarvan het bedrag de aangekondigde sommen merklijk zou overschrijden; wij zullen het op tijd en stond bewijzen.

De begrootingsoverschotten waarop men telt voor de uitvoering van het nieuwe Regeeringsprogramma voor de groote werken, zouden dus niet op gevoelige wijze getroffen zijn door de afhouding over verschillende jaren verspreid, welke gedaan zou worden om de gaping aan te vullen die het centraal gedeelte van ons net ontsiert, een uiter-
aard nationale onderneming ten bate van alle Belgen, al de gedeelten van het land, de provincie en de hoofdstad.

Doch, om elke financieele bekomme-
ring uit te sluiten wat betreft de mid-
delen, wijzen wij er op dat het mogelijk is over een onverwachte inkomst te beschikken om de Verbinding te vol-
toeien.

Het gaat over een som van meer dan 200 miljoen die buiten gebruik ligt, zonder rendearing en die winstgevend kan gemaakt worden met ze te besteden aan dit werk waarvan wij straks de schit-
terende opbrengst zullen aantoonen.

Wij bedoelen de ophooping van de zilveren munten buiten omloop getrok-
ken en die de Schatkist zonder nuttige bestemming in bewaring houdt.

Bij wetsbesluit van 26 October 1926 heeft de Regeering laten vooruitzien dat zij zouden besteed worden aan den aanmaak van nieuwe metaalmunt aan-
gepast bij den voet van onze stabilisatie, om de briefjes van 5 en 20 frank te ver-
vangen die thans voor rekening van den Staat in omloop zijn.

De briefjes van 5 frank vertegenwoor-
digen nog slechts 70 centiemen van vóór den oorlog; de nieuwe munt van 5 frank zou derhalve maximum een hoeveelheid fijn zilver mogen bevatten eener waarde die niet 70 goud-centiemen overschrijdt; zelfs met een ruime legering zoover mogelijk gedreven zonder haar door het

verslijten een koperkleur te geven, zou onze nieuwe munt van 5 frank onvermijdelijk een model hebben zoo klein dat het in de oogen van het publiek voor goed minder waard zou zijn. Onze oude stukken met zoo'n flink voorkomen zouden vervangen worden door stukken met een diameter die zooniet dezelfde, dan toch zou gelijken aan onzen vooroorlog-schen frank !

De vraag is echter niet alleen van zuiver stoffelijken of schijnbaren aard; zij is vooral belangrijk in economisch opzicht.

Feitelijk zou daardoor in onze binnenlandsche betrekkingen de Belga den Frank vervangen als eenheidsmunt; in de lange voorbereiding die noodig is voor een dergelijke wijziging, zou een vervijfdubbelde munt de eenheidsmunt vervangen die sedert onheuglijke tijden de werking van den prijs der dingen en diensten regelt.

Wie ziet er de gevolgen niet van in ?

Het publiek is trouwens volkomen gewoon aan de briefjes van 5 en van 20 frank. In plaats van onze geldarmoede te doen uitschijnen zooals een munt met kleine afmetingen het zou doen, dienen de briefjes eenigszins tot scherm. Verre van gevraagd te zijn, zou hun afschaffing slecht onthaald worden.

Men voorziet dus niet dat het binnen afzienbaren tijd mogelijk zal zijn gevolg te geven aan de bedoeling van het besluit van 26 October 1926 en wij meenen te mogen gelooven dat de Regeering deze zienswijze wel zou deelen wegens de mislukking der proeven in het buitenland genomen.

Bij gebrek aan benutting, blijft deze metaalvoorraad van 200 millioen onvruchtbaar; het is nog erger, want op de markt der edele metalen boekt het zilvermetaal een daling en deze waardevermindering schijnt te moeten toeneemen, want de zilvermijnen leveren immer door en het afzetgebied als munt is haast gesloten over de wereld. Het zilvermetaal was te Londen per ons-

standaard 33 1/2 waard op 1 Januari 1924; 31 3/4 op 1 Januari 1925; 31 11/16 op 1 Januari 1926; 25 op 1 Januari 1927.

Het oogenblik is gekomen dit deposito te verkoopen en de waarde die het vertegenwoordigt terug in het leven te roepen.

Indien de Regeering in een bijzonder fonds de interesten 5 t. h. zou storten die haar op dit kapitaal zouden verschuldigd zijn, dan zou zij het ten volle terug trekken na veertien jaar, want men weet dat de samengestelde interesten van een kapitaal geplaatst tegen 5 t. h. volstaan om het na dezen termijn ten volle te verdubbelen.

In de veronderstelling dat in plaats van een of twee generaties die de volle aanpassing van de mentaliteit van het groot publiek aan het nieuwe muntstelsel zou vergen, — er zijn er meer noodig geweest voor zijn aanpassing bij het metriek stelsel, — een periode van veertien jaar zou volstaan, dan zou de Regeering, zoo zij dergelijk besluit niet zou vreezen, na dezen termijn de gedachte opnieuw overwegen de briefjes van 5 en van 20 frank te vervangen door zilveren penningen, en het kleine stuk van 5 frank als eenheidsmunt de plaats laten innemen van onzen traditioneelen frank. Dan zou zij baar metaal kunnen koopen aan lageren prijs dan den verkoopprijs van onze huidige muntstukken.

Het volle kapitaal zou tot haar beschikking zijn zooals het heden is en intuschen zou het gediend hebben, zonder aan den Staat iets te kosten, om een der schoonste aanvullingen van onze economische uitrusting te verwezenlijken.

De Latijnsche Unie, waarvan de opheffing voorheen zoo gegronde vrees ingaf, zou aldus als bekroning hebben de rationalisatie van ons net aan het eindpunt van al zijn lijnen, en de *onmiddellijke* verwezenlijking van den zeer billijken wensch van de Stad Brussel de verlatenheid te zien ophouden van verschillende harer wijken, waar zij terecht

met ongeduld grootsche gebouwen wil zien oprijzen, waarvan zij sedert jaren droomt.

Ten slotte zouden wij niet het schouwspel bijwonen van de vernietiging van prachtige reeds uitgevoerde werken, die 42 miljoen vertegenwoordigen, hetgeen wellicht den geschiedkundige zijn woorden zou doen betreuren waar hij schreef dat de Belgen vóór alles menschen zijn met gezond verstand en rede.

II.

OPBRENGST VAN DE VERBINDING.

Reeds in onze nota n^r 3 deden wij uitschijnen dat een der gewichtigste gevolgen van de opheffing van de Verbinding zou zijn dat men niets in de plaats zou kunnen stellen.

De ambtenaren, gekant tegen dit ontwerp waarvan de uitvoering aan gang is, zijn er alleen om begaan het te bekampen. Aan zichzelf overgeleverd, beschut tegen de tegenspraak die de heer Neujean op voorhand heeft gemeend te moeten afweren, staan zij zoover niet te weten hoe het vraagstuk van de inrichting van het centrum van ons net op te lossen, den dag dat de Senaat de stemming zou bekrachtigen van de Kamer, verkeerd ingelicht door een onjuiste documentatie.

Door de Parlementsprocedure genoopt van hun zuiver negatieve houding af te zien en zich uit te spreken, hebben zij hun verlegenheid niet kunnen verbergen. Zij hebben plans voorgebracht die zich, in hun voortdurende wijzigingen tegenspreken en te niet doen. Niets was ons meer gemakkelijk dan in onze vorige nota hun onlogisch kenmerk en onuitvoerbaarheid te bewijzen.

Heel de grafische documentatie van onze tegenstanders bewijst uitsluitend dat zij niets in de plaats kunnen stellen van de Verbinding.

Niets ware gevaarlijker dan hun een

volmacht te geven. De Senaat zal zulks stellig niet doen; voor- en tegenstanders van de Verbinding kunnen niet anders dan het eens zijn in dit opzicht.

In die omstandigheden vragen wij ons af of wij ons verder moeten laten meêsleepen in de bespreking van het zuiver negatief programma onzer tegenstanders en of het nog nuttig is hun bezwaren te weerleggen tegen de reeds zoo dikwijls aangetoonde opbrengst van de Verbinding.

Indien wij er toe besluiten, dan is het omdat onze kans te mooi is opdat wij hen niet zouden volgen op dit gebied.

* *

De studies van den heer Vandennepeereboom over dit punt dagteekenen van 1900.

Daar het uitzicht der dingen sedertdien merkelyk gewijzigd is, kwam het ons belangwekkend voor, om zijn besluiten aan de onze te toetsen. dit omvangrijk vraagstuk opnieuw te onderzoeken met als uitgangspunt hetzelfde jaar 1900.

Onze zuiver objectieve studie heeft ons gelegenheid gegeven de berekeningen te ontmoeten aangebracht door de ingevers van de officieele stukken met het doel te bewijzen dat de Verbinding, verre van winstgevend, jammerlijk ruïneërend zou zijn.

Moest men hen gelooven, dan is de glansperiode van de spoorwegen reeds voorbij. In een aaneenschakeling van cijfers en gevolgtrekkingen waarbij lichtzinnigheid en stoutmoedigheid als aan strijd zijn, roepen zij hun verval uit, en dit op het oogenblik dat men aan het land milliarden vraagt onder vorm van bevoorrechte aandeelel waarvan de opbrengst afhangt van de welvaart van ons net.

En waaraan zou dit verval te wijten zijn?

Wij vinden niets uit: het zou te wijten zijn aan het automobilisme, aan

de autobussen, aan de uitbreiding van de electrische tramwegen!

Bestonden deze vervoermiddelen niet vóór den oorlog? Bestonden zij niet in 1921, 1922, 1923, toen de spoorwegen een toevloed van reizigers konden boeken zooals zij er nooit hadden gekend in den loop van hun lang bestaan? Nergens loopen meer autos dan in de hoofdstad. belet zulks de tramwegen meer en meer overladen te zijn?

Is het een nieuwigheid dat de beweging vermeerdert, dat de neiging zich te verplaatsen toeneemt naarmate er ons meer middelen toe geboden worden? Op een bevolking van 7,800,000 inwoners, zijn er hoop en al 100,000 eigenaars van autos; hierbij behooren een groot aantal vrachtwagens, bestelwagens, bedrijfswagens die niet voor rondreizen dienen. De personenwagens zijn druk benuttigd, doch kan elkeen niet vaststellen dat zij die er van gebruik maken zich veel meer verplaatsen dan vóór zij een voertuig tot hun beschikking hadden? Men vergist zich dus als men meent dat al die verplaatsingen ten nadeele van de spoorwegen gebeuren.

Elk vervoermiddel heeft zijn eigen cliënteel. En waarom spreken van autos, autobussen, electrische trams, zonder de buurtspoorwegen te vermelden? 't Is omdat de bewering van hun mededinging sedert lang verlaten is, dat men hen integendeel als hulpmiddelen beschouwt. toegangswegen naar de groote spoorlijnen waaraan zij een gewaardeerde cliënteel toevoeren.

Waardoor kon deze noodlottige gedachte van het verval der spoorwegen ingang vinden bij de afbrekers van de Verbinding?

Na ijverig zoeken hebben zij in de *Noordstatie* een statistiek gevonden die hun toelachte. Het is deze van de reizigers die er aankwamen binnen *een enkele maand* — en wel Augustus — gedurende de jaren 1921 tot 1925.

1921		2.795,848
1922		2.703,164

1923		3,059,470
1924		2,687,113
1925		2.718,018

Wanneer men ziet dat de buitengewone zwakheid van 1922 meer dan vergoed werd door den sprong van 1923, dat anderzijds het cijfer van 1925 een vooruitgang boekt op dit van 1924, dan kan men bevestigen dat geen enkel ernstig statistieker uit voormelde getallen een algemeene gevolgtrekking kan halen.

Het druischt trouwens in tegen de meest aanvankelijke regelen van de statistiek eenerzijds den loop van vijf *volle* jaren te beoordeelen volgens dien van *een enkele maand* uit elk dezer jaren, en anderzijds, zelfs zoo men de cijfers kende van de vijf laatste volle jaren, er bepaalde besluiten uit te trekken in tegenstelling met de vaststellingen gedaan gedurende een voorgaande periode over een lange reeks van jaren.

Dit alles weze uitsluitend gezegd uit hoofde van het afdoend belang dat de opstellers van de *Memorie van Toelichting* hechten aan de aangehaalde getallen, want het zou volstaan hebben te vermelden dat het eenvoudig stoutmoedig vervalschte getallen betrof. *Vervalscht*, door het feit dat deze statistieken verondersteld worden voor elk der bedoelde vijf jaren de berekening te geven van een *vergelijkbaar verkeer*, terwijl het Beheer, ten einde de Noordstatie te ontlasten, er een aantal treinen van heeft omgeleid naar Brussel-Zuid, Leopoldswijk, Groendreef en zelfs Schaarbeek! Deze verplaatsingen hebben natuurlijk voor gevolg gehad de statistieken ingeroepen om indruk te maken op den onachtzamen lezer, *niet vergelijkbaar* te maken!

Nog een verduiking die in het licht moest gesteld worden!

Na deze fantasiën van kant gelegd te

hebben, laat ons een ernstige statistiek opmaken.

Ziehier, volgens de verslagen der

spoorwegen, het algemeen reizigersverkeer sedert 1900, in millioenen uitgedrukt :

	<i>Millioenen reizigers.</i>	<i>Vermeerdering</i>	<i>Vermindering.</i>
1900	123	—	—
1901	124	1	—
1902	127	3	—
1903	132	5	—
1904	136	4	—
1905	145	9	—
1906	152	7	—
1907	161	9	—
1908	160	—	1
1909	161	1	—
1910	175	14	—
1911	180	5	—
1912	192	12	—
1913	202	10	—
1920	201	—	1
1921	216	15	—
1922	224	8	—
1923	236	12	—
1924	227	—	9
1925	222	—	5
		— — —	— — —
		+ 115	— 16

Algemeene uitslag :

+ 115
— 16
— — —
99

Uit die cijfers blijkt dat van 1900 tot 1923 de beweging gestegen is van 123 tot 226 millioen, zegge een vermeerdering van 113 millioen, of 91.86 t. h., dat is een gemiddelde verhooging van 5.40 t. h. per jaar, een gematigd coëfficiënt, want indien men de berekening maakt volgens een vijfjaarlijksche periode van vóór 1900 dan bereikt men een hooger coëfficiënt.

Evenzeer het redematig is het opmaken van een statistiek over een zoo langen termijn als geboden te beschouwen, evenzeer ware het onredelijk de twee minderwaardige jaren 1924 en 1925 als basis te nemen van een vaste verminderingwet, zooals de opsteller het doet

van het antwoord op onze vraag n^r 40 over de opbrengst der Verbinding.

Waaraan moet men den plotselingen en merkelijken achteruitgang van 1924 en 1925 wijten ?

De oorzaak is duidelijk voor degenen die de oogen niet sluiten om niet te zien.

Het is de ontzaglijke verhooging der tarieven in 1924 vergeleken bij die van het vorig jaar.

Ziehier eenige voorbeelden :

De prijzen van een algemeen abonnement op heel het net stijgt van :

825, in 3^e klas, op 1,340 frank;
1,441, in 2^e klas, op 2,340 frank.

Een rit van 100 kilometer, de afstand van Brussel tot Luik, stijgt van :

Fr. 16.80, heen en weer in 3^e klas, op 25 frank;

Fr. 28.40, heen en weer in 2^e klas, op 44 frank.

Het abonnement van 5 dagen stijgt van :

50, in 3^e klas, op 80 frank;

80, in 2^e klas, op 130 frank.

Het abonnement van 15 dagen stijgt van :

90, in 3^e klas, op 140 frank;

150, in 2^e klas, op 240 frank.

Dit wordt in het Verslag over de verrichtingen der spoorwegen in 1924 samengevat als volgt (blz. A 21) :

« Vanaf 1 Januari 1924 hebben de vervoerprijzen van reizigers en reisgoed een gemiddelde verhooging ondergaan van 22 t. h. Vanaf 1 April hebben de tarieven een nieuwe verhooging ondergaan van 25 t. h. »

De tarieven worden voorgeschreven, dit moet wel, doch wat niet voorgeschreven wordt dat is hun aanpassing bij de middelen van het publiek.

De opeenvolgende waardevermindering van onze munt heeft, tusschen de inkomsten en den prijs der dingen en der diensten, een onevenwicht veroorzaakt dat slechts geleidelijk hersteld wordt. Aan dit verschijnsel dat heel het land omvat, gehoorzaamt de spoorweg zelf met zijn tarieven te verhoogen.

De verhouding van vóór den oorlog tusschen de inkomsten en de behoeften is op verre na niet hersteld voor elkeen ! Zelf bij degenen wier inkomsten toereikend zijn, zijn er weinig wier geestgesteldheid zich reeds aanpast bij de inzinking van de munt en die even gemakkelijk 100 frank uitgeven als zij 14 frank uitgaven vóór den oorlog, of die wanneer zij 7 frank uitgeven, overtuigd zijn dat zij slechts één frank van vroeger besteden.

Onze tegenstanders houden niet de

minste rekening met deze diepe, doch voorbijgaande schommeling. Weten zij niet dat elke prijsstijging tijdelijk stuit op hevig verzet in afwachting dat de koopkracht van de ingezonken munt zich economisch en psychologisch aanpast bij de nieuwe tarieven ?

Hebben zij niet de koopersstaking gekend en de daaropvolgende reacties ?

Wij gelooven het niet en dit doet eens te meer hun systematischen geest uitschijnen. Om de Verbinding te ondermijnen moeten zij de verzwakking van de spoorwegen uitroepen ondanks de meest tastbare wezenlijkheid. Zij hopen aldus het Parlement bang te maken met staande te houden dat dit voor de « rationalisatie » van ons net onmisbaar verbindingsmiddel, niet winstgevend kan zijn.

* *

De stelling van de winstgeving heeft haar aanhangers, wij behooren er toe, doch zij telt ook haar huichelaars.

De opstellers van de Memorie van Toelichting van 1922 die de opheffing van de Verbinding voorstelden, beriepen zich voornamelijk op de financiële reden, het gebrek aan evenwicht tusschen de ontvangsten en de uitgaven.

Dit heeft de medewerkers van den heer Neujean niet belet met uitersten spoed een lijn aan te leggen die zoowat 40 miljoen zal kosten en die niet de minste onmiddellijke ontvangst zal bezorgen, namelijk de lijn Fexhe-Kinkempois, die voor doel heeft de goederentreinen van Luik-Guillemins weg te houden.

En wanneer, zonder de minste nota te nemen van de in de Middenafdeeling voorgelegde plans voor de bepaalde inrichting van de Zuidstatie te Brussel, deze volkomen gewijzigd werd volgens een plan waarvan de uitvoering 50 miljoen zal kosten, heeft men dan overwogen dat er geen enkelen nieuwen te betalen afstand en derhalve geen bijko-

mende ontvangst uit zal voortvloeien ? Niet het minst !

En wanneer, om een argument te maken tegen de Verbinding en er zich op te kunnen beroepen in staat te zijn zoogenaamde rechtstreeksche treinen in te leggen tusschen Antwerpen en Charleroi, besloten werd in allerhaast de lijn Schaarbeek-Halle te bouwen, wier hoogdringendheid zich niet opdrong vooral niet bij de inrichting van Brussel-Zeehaven, heeft men dan nagegaan hoe weinig die lijn zou opbrengen buiten het aanzienlijke verkeer dat zij aan het Wester-ringspoor zou ontnemen ? Geenszins. Het was nochtans de moeite waard, want, begonnen in volle financiële crisis, zal zij een erkende uitgave vergen van 83 1/2 miljoen en de *bijkomende* ontvangst die zij zal opleveren zal onbeduidend, bijna nul zijn. Verre van winstgevend, zal zij kostelijk zijn.

En wanneer besloten werd 20 miljoen uit te geven voor de ontdubbeling van de sectie Brussel-Jette met een nieuwe brug over de vaart, vielen de *bijkomende* ontvangsten daarvan evenmin binnen den gezichtskring van de ontwerpers van dit werk, waarvan het nut zeer twijfelachtig is. Wat geven zij om winstgeving !

Vervolgens is er het geheim van de aanzienlijke werken, buiten elke maat, uitgevoerd aan de reizigersstatie te Schaarbeek. Wat hebben zij reeds gekost, wat zullen zij nog kosten ? De voorstanders van de overbrenging van de Noordstatie naar Schaarbeek kunnen er zich om verheugen (wij gelooven dat zulks de achterbaksche bedoeling is van onze officieele tegensprekers); degenen die de verspreiding van de staties betreuren, moeten er spijt over hebben, doch noch de eenen noch de anderen kunnen betwijfelen dat de winstgeving van de massa millioenen daaraan besteed, geenszins de ontwerpers van die wijzigingen bezig houdt. Het geval is kenschetsend, want de statie van Schaarbeek wanneer zij kopstatie wordt, zal in plaats van een bijkomende ontvangst

te veroorzaken, voor gevolg hebben den belastbaren afstand per spoor in te krimpen, en bovendien zullen de reizigers zich moeten behelpen met eigen middelen doorheen de Brusselsche agglomeratie. Noch het gebrek aan winstgeving, noch zelfs de vermindering van ontvangsten staan die ontwerpen in den weg.

Hier sluiten wij deze opsomming die wij gemakkelijk zouden kunnen verlengen.

Ziedaar dus zoowat 300 tot 350 millioen werken met *geenerlei winstgeving* en van betwistbaar nut, uitgevoerd in de slechtste oogenblikken van een scherpe financiële crisis, op initiatief dergenen die het beginsel der winstgeving tot een dogma opvoeren wanneer het er op aankomt hun hartstocht tegen de Verbinding vrijen teugel te laten.

Het wapen door onze tegensprekers tegen ons gericht, kwetst hen-zelf.

Welk gezag zou de Senaat nog kunnen toekennen aan hun beoordeelingen ? Welke zedelijke waarde hebben hun aanvoeringen, hun opwerpingen nog ?

* * *

Onderzoeken wij wat in waarheid het verkeer van de Verbinding zal geven.

Wij hebben in de geschiedenis van onze spoorwegen een feit dat hier eerst verdiend herhaald te worden.

Toen er spraak van was de lijn Namen-Luik tot stand te brengen, werd zij door sommigen als nutteloos verklaard en bestemd nooit productief te worden. De Maasvallei zou slechts reizigers hebben bezorgd voor één trein per dag ! De 200 treinen die er dagelijks doorrijden, was het antwoord door de feiten aan die kortzichtige lui. Welke les voor degenen die twijfelen aan de benutting der treinen van de Verbinding !

Toen de heer Vandenpeereboom, na lange, gewetensvolle en tegensprekelijke studiën van drie en twintig hoge amb-

tenaren, de ontvangsten van de Verbinding raamde, keek hij verschillende jaren vooruit en in plaats van te rekenen op het verkeer van den dag, 't is te zeggen op het huidig reizigersverkeer, bouwde hij, en dat was redelijk, op het waarschijnlijk verkeer van het jaar bepaald voor, het openstellen der lijn, en beriep zich bovendien op het toenemen van dit verkeer in de volgende jaren. De statistieken bewijzen dat zijn schattingen zijn bewaarheid geworden.

Er is niets dergelijks te vinden in de ons voorgelegde nota. Niets! Het huidige cijfer is het eenige dat dient voor de berekening van het verkeer en van de ontvangsten, alsof de exploitatie morgen ging beginnen en nooit zou toenemen! Dit cijfer vertegenwoordigt trouwens, voor de opstellers van de nota, het drievoudig voordeel :

- 1^o Een krisiscijfer te zijn;
- 2^o De talrijke reizigers van de Groendreef niet te tellen;
- 3^o Alle mogelijkheid van aangroei te miskennen.

Waar zij aldus duidelijk het doel van afbreking hebben laten uitschijnen, begeven zij zich, om het gebrek aan winstgeving van de Verbinding aan te toonen, in veronderstellingen van ontvangsten waarvan zij geen enkele overnemen en in veronderstellingen van overdreven uitgaven die zij zich zonder uitzondering toeëigenen, zoodat het geheel nog slechts de geesten op een dwaalspoor kan brengen.

Wij laten best die ficties ter zijde.

Volgens de officieele gegevens van het Beheer, bereiken de aankomsten in de Noord-, Luxemburg- en Zuid-statiën over 1926, 44 miljoen (zie blz. 4 van het verslag der Middenafdeeling). Wij weten niet hoe dit getal werd opge maakt, doch wij kunnen als zeker aanzien dat het niet overdreven is, de tendentieuze methode van de ingevers van de officieele bewijsvoering, reeds vroeger door ons aan de kaak gesteld,

staat er ons bôrg voor. Wij vinden er een nieuw bewijs van in het antwoord aan de Middenafdeeling belast met het onderzoek van het ontwerp van den heer Neujean. Zij had het aantal reizigers gevraagd die aankomen « *in elke statie van de Brusselsche agglomeratie* » en men onthield zich in het antwoord het aantal reizigers te vermelden die aankomen in de Groendreef. Wat onpartijdigheid!

Het is een onbetwiste regel in de algemeene beweging van een statie het aantal reizigers bij de aankomst als gelijk te beschouwen aan dit der reizigers bij het vertrek. Voormeld cijfer van 44 miljoen moet dus gebracht worden op 88 miljoen om de algemeene beweging weer te geven. Dit werd uit het oog verloren door den verslaggever van de Middenafdeeling in 1926, die triomfantelijk het aantal der *aankomende reizigers alleen* opstelde tegen dit der *aankomende en vertrekkende*, terecht door den heer Helleputte aangehaald. Het kan slechts zijn onder de ingeving van ambtenaren die den geachten verslaggever, naar eigen bekentenis, hebben ingelicht, dat deze zulke grove fout heeft kunnen begaan, die des te min te verschoonen is dat zij reeds begaan werd in het verslag van 1924 en toen door den heer Helleputte aangeduid, op bladzijde 88 van de nota der minderheid, als van aard zijnde heel de bewijsvoering van den geachten verslaggever te niet te doen.

Bij het bedrag van 88 miljoen moet dit gevoegd worden van de algemeene beweging van de statie der Groendreef, die met ons stelsel zou verdwijnen. Deze beweging, waarvan wij het cijfer niet kennen, meenen wij op 7 miljoen te kunnen ramen.

Wij komen aldus tot 95 miljoen, zonder er de reizigers in te begrijpen willens of niet te Schaarbeek op- of afgeladen bij gebrek aan de mogelijkheid opgenomen te worden in de Noordstatie, zooals dat zou kunnen met het stelsel der Verbinding.

Op welken datum moet men steunen om het verkeer van de Verbinding te ramen.

De werken op het grondgebied Brussel uit te voeren, zouden *onmiddellijk* kunnen beginnen; terzelfdertijd op verschillende punten aangevat zouden zij moeten doorgevoerd om spoedig voltooid te worden in hun doortocht door de hoofdstad. Terzelfdertijd zou de nieuwe wegenis kunnen verwezenlijkt worden in de wijken der stad Brussel waar gesloopt werd, namelijk in de wijken van de Putterij en van Sinte-Elisabeth, ten einde de gronden onverwijld voor het bouwen toe te staan.

Wat betreft de gebouwen op te trekken door de aankoopers van gronden, hun oprichting en voltooiing zou stellig verschillende jaren vergen, zooals trouwens het geval zou zijn met de verzaking aan de Verbinding. Middelerwijl zou een werk verwezenlijkt worden dat het uitzicht van de stad niet meer zou hinderen, dit van de verhooging van de Noord- en van de Zuidstatie, waarna de althans gedeeltelijke exploitatie der Verbinding komen zou.

De gedeeltelijke exploitatie ter zijde latend en ons plaatsend op het oogblik dat de stad sedert lang hersteld en verjongd, haar natuurlijk uitzicht zal weergenomen hebben, veronderstellen wij dat er sedert de dadelijke hervatting van de Verbindingswerken vijf of zes jaren zijn verlopen vóór haar volledige exploitatie.

Het is bij het verstrijken van dezen termijn dat het betaamt zich te plaatsen om de winstgeving van de lijn te beoordeelen.

Welk zal op dat tijdstip het aantal reizigers zijn die te Brussel aankomen of er vertrekken?

Veronderstellen wij nog dat in 1928 en in 1929 de in 1924 begonnen crisis niet geëindigd zij en dat het aantal reizigers gebleven zij op 95 miljoen, hoewel men in andere landen den achteruitgang

spoediger gevolgd kan zien van compenseerenden vooruitgang.

Het is dus niet gewaagd vanaf 1930 de gemiddelde stijgende beweging van 5.40 t. h. toe te passen, die door de algemeene statistiek van 1900 tot 1923 wordt aangegeven.

Wij verkrijgen aldus voor :

1930, een verkeer van . .	100,130,000
1931, — . .	105,537,020
1932, — . .	111,236,019
1933. — . .	117,242,764

Behouden wij het ronde cijfer van 117 miljoen (aankomenden en vertrekkenden samen) voor het eerste jaar van de volle exploitatie.

« De jongste statistieken duiden aan, zoo zegt ons de opsteller van de nota, dat ongeveer 30 t. h. van de reizigers reiskaarten hebben met volle tarief. »

Na onderzoek van de statistieken voor 1923 en 1924 samen in het laatste verslag van de spoorwegen bekend gemaakt, (blz. A 53) stellen wij vast dat de verhouding niet 30 t. h., doch 34.39 t. h. is, verschil dat stellig niet te verwaarloozen is.

Deze verhouding geeft voor het aantal reizigers met volle tarief het bedrag 40,236,300 in plaats van 35,100,000, volgens de verhouding 30 t. h. aangevoerd door den opsteller van de nota.

Over heel het net verdeelen de reizigers der drie klassen zich als volgt, volgens de statistieken van 1923 en 1924, in het laatste verslag van de spoorwegen vermeld :

0.75 t. h. in 1^e klasse;
12.15 t. h. in 2^e klasse;
87.09 t. h. in 3^e klasse.

Wij zullen ons bij deze verdeeling houden, hoewel wij geneigd zijn te gelooven dat voor de reizigers van of naar Brussel of door Brussel reizende, het aantal reizigers 1^e en 2^e klasse hooger is dan het gemiddelde voor heel het land.

Voor de catégorie reizigers met volle tarief zou men dus tellen :

In 1 ^e klasse	301,772 reizigers aan fr.	0.53 per km., volgens het algem. barema
In 2 ^e —	4,888,710 — —	0.36 — —
In 3 ^e —	35,045,818 — —	0.21 — —
40,236,300		

Er is geen voorbeeld van dat het publiek niet met voorliefde een gemakkelijk verkeersmiddel gebruikt dat aan lagen prijs wordt aangeboden; alzoo zullen de treinen zijn van de Verbinding, die des te meer bijval zullen hebben dat het verkeer in de straten bij de statien gevaarlijker en derhalve trager wordt; anderzijds brengt vervoer per tram onderbreking van verkeer, uitgang van de statie en dikwijls moeilijke instijging mee. Er moet dan ook niet gearzeld worden de wijze van berekening te aanvaarden die vanaf het begin werd aangenomen en volgens welke men veronderstelt dat de twee derden der reizigers tot de Centrale halte zullen rijden gelegen op 1 km. 1/2 van Noord en van Zuid en dat een zesde den vollen rit zal

maken van de 3 kilometer der Verbinding.

Het is klaarblijkelijk verkeerd te gelooven dat bij de reizigers die thans in de Noordstatie uitstappen er geen groot aantal behoort die wonen of zaken hebben in de nijverheidswijken in de omgeving van de Zuidstatie, terwijl hun woning, hun betrekkingen, hun bezigheden hen roepen aan den kant van de Noordstatie; hetzelfde geldt omgekeerd voor de reizigers die thans in de Zuidstatie uitstappen. De drie gedeelten van Groot-Brussel waarover de bevolking zich verdeelt, hebben elk hun aantrekking, zooals wij het hooger bewezen.

De ontvangst aangebracht door de reizigers met volle tarief verdeelt zich dus als volgt :

1^o Voor den rit van 1 km. 1/2 :

In 1 ^e klasse	201,181 reizigers tegen	0.80 fr.	160,944 80
In 2 ^e —	3,259,140 —	0.55	1,792,527 »
In 3 ^e —	23,363,879 —	0.30	7,009,163 70

2^o Voor den vollen rit der Verbinding, 3 kilometer :

In 1 ^e klasse	50,295 reizigers tegen	1.60 fr.	80,472 »
In 2 ^e —	814,785 —	1.10	896,263 50
In 3 ^e —	5,840,299 —	0.60	3,504,179 40

In het geheel voor de reizigers met volle tarief. . fr. 13,443,550 40

* *

Voor de reizigers met verminderd tarief wordt de ontvangst door den opsteller van de nota geraamd op de helft van deze aangebracht door de reizigers met volle tarief.

Niemand zal aannemen dat de ont-

vangst aan te brengen door de 63 miljoen 969,530 reizigers met verminderd tarief op de Verbinding slechts in haar geheel de helft zou bedragen van deze aangebracht door de 33,530,248 reizigers met volle tarief, over denzelfden afstand; de taxe der reizigers met verminderd tarief zou aldus maar het vierde

bedragen van die voor de reizigers met volle tarief voor dezelfde rit.

Stellig moet voor de reizigers met verminderd tarief de basis niet toegepast worden die dient voor de reizigers voor grooten afstand; de dienst door het vervoer geleverd in eene groote agglomeratie, een groote hoofdstad heeft inderdaad een heel ander belang dan de rit tusschen statien in vlakke veld. Daarop moeten, zooals *immer gedaan werd voor al de vroegere berekeningen*, bijzondere taxes toegepast worden in verhouding tot den prijs van stadsvervoer, hoewel verminderd.

Om de berekeningen niet te rekken, zullen wij voor de drie klassen, buiten de weekabonnementen, een gemiddelde nemen van 20 centiemmen voor den rit tot de Centrale Halte. 40 centiemmen voor den heelen rit der Verbinding.

In de veronderstelling dat er, bij de volledige inbedrijfneming van de Verbinding, 18 millioen werklieden-abonnenten zijn, dan maken wij de ontvangsten, aangebracht door de reizigers met verminderd tarief over hun geheel, als volgt op :

1^o Rit van 1 km 500 voor gewone abonne-
menten : 39,175,580 rei-
zigers tegen fr. 0.20 . fr. 7,835,116 »

2^o Rit van 3 kilome-
ter voor gewone abon-
nementen : 9,793,950 reizi-
gers tegen fr. 0.40 . . 3,917,580 »

3^o Rit van 1 km 500
voor werklieden-abon-
nementen : 12,000,000 rei-
zigers tegen fr. 0.10 . . 1,200,000 »

4^o Rit van drie kilo-
meter voor werklieden-
abonnenten : 3,000,000
reizigers tegen fr. 0.20 . 600,000 »

Als ontvangst aange-
bracht door de reizigers
met volle tarief hadden
wij verkregen . . . 13,443,550 40

De totale ontvangst be-
draagt dus . . . fr. 26,996,246 40

* *

Aldus komen wij tot het hoofdstuk der jaarlijksche uitgaven.

Nemen wij eerst de bedrijfskosten en laten wij de veronderstellingen ter zijde van zuiver speculatieven aard van den opsteller der nota met het oog op den doorloop der treinen en waarvan geen enkele aan de werkelijkheid beantwoordt.

Het aantal treinen die langs de Verbinding moeten rijden komt overeen met dat der thans in dienst zijnde treinen en zou dus 430 per dag bedragen, rekening houdend met het feit dat 100 treinen, die langs de Verbinding rijden, hun rit voorbij de hoofdstad zouden voortzetten.

Wanneer wij een vermeerdering veronderstellen van het aantal reizigers op het oogenblik van de inbedrijfneming der Verbinding, en bovendien dat door een doorgedreven studie het aantal treinen die langs de Verbinding zouden kunnen rijden zonder Brussel als vertrek- of aankomststatie, zou kunnen verhoogd worden, ramen wij dat het aantal treinen langs de Verbinding 480 per dag zou bedragen en dat er van dit aantal 355 te Brussel zouden moeten gerangeerd worden, waarvan 142 in de Noordstatie en 213 in de Zuidstatie, in verhouding tot het aantal treinen thans in dienst op de lijnen der Zuid- en der Noordstatie.

De rit op de Verbinding zou dus $480 \times 365 \times 3$ kilom. = 525,600 kilometers per jaar bedragen.

Tegen welken prijs moet de trein-kilometer gerekend worden?

De opsteller van de nota antwoordt 26.60.

Wij vinden echter in het verslag der spoorwegen (blz. A 52) dat in 1924, het laatste jaar waarover cijfers worden gegeven, de productieve afstand voor den Staat van de treinen-kilometer-reizigers 36,810,241 kilometer bedroeg.

Wanneer men daarop den prijs van 26.60 toepast, bekomt men de fantas-

tische som van fr. 979,152,410.60 ! Welnu, volgens hetzelfde verslag (blz. A 53) bedroeg het totaal ontvangsten voor reizigers fr. 445,389,313.12, zoodat het verkeer der reizigerstreinen 88 miljoen meer dan het *dubbel* van de ontvangsten voor reizigers zou gekost hebben ! Wij kennen de ontvangsten voor 1926 nog niet, doch zelfs in de veronderstelling dat wegens de tarievenverhooging in dat jaar en ondanks de vermindering der reizen daardoor, de ontvangsten in 1926 zouden gestegen zijn met een derde vergeleken bij deze van 1924, dan zouden zij nog maar 593 miljoen bereiken en nog verbleeken voor de 979 miljoen tegen alle waarschijnlijkheid in voor de vervoerkosten gerekend !

De Commissie van den Senaat had in het begin harer besprekingen een zeer duidelijke vraag gesteld om te weten wat het *bijkomend* verkeer van een loopenden trein kost. Het antwoord op deze vraag (n^r 25) was dat de uitgave per kilometer 8.97 bedraagt, zijnde voor : locomotief, brandstof, olie, leiding, begeleiding hoofdwachter en treinwachter, onderhoud en herstelling der locomotieven en rijtuigen.

Dit is zeer streng het geval voor de treinen wier rit verlengd wordt langs de Verbinding met een bijkomend verkeer van zeer gering belang vergeleken bij hun totaal verkeer.

Wanneer de eenheids-uitgave tot 9.00 wordt afgerond, dan bedraagt de jaarlijksche uitgave voor den bijkomenden afstand 525,600 m. $\times$ 9.00 = 4,750,400 frank.

Het is, voor zoover wij weten, de eenige lijn waarvan men met zooveel zorg de bedrijfsuitgave berekent en wij zien daarin geen bezwaar, doch wanneer het een lijn betreft tegen de Verbinding gericht, dan wordt de prijs per kilometer-afstand zonder belang.

Ziehier een kenschetsend voorbeeld. Om de nutteloosheid van de Verbindingen trachten te bewijzen, worden dagelijks een vijftigtal treinen ingelegd langs het Wester-ringspoor, ondanks

het ernstig gevaar dat de drukke exploitatie ervan oplevert. Vanaf de Zuid- tot de Noordstatie heeft het een lengte van 11 kilometer, doch daar die treinen de Noordstatie vermijden, bedraagt de verlenging van den afstand slechts 9 kilometer. Volgens het treinboek wordt deze afstand echter niet bijgerekend in de kilometerberekening ! Indien wij er den prijs van 26.60 op toepassen, dan komen wij tot een uitgave van $50 \text{ treinen} \times 9 \text{ km.} \times 26.60 \times 365 \text{ dagen} = 4,369,050$ frank jaarlijksche uitgave, die men de reizigers tot zulke lange omreis verplicht, niet durft opleggen. De tactiek wil dat ze hen kosteloos wordt toegestaan. Zelfs indien wij den kilometer slechts tegen 9.00 rekenen, hoewel het hier niet een kleinen bijkomenden afstand van maar 3 kilometer betreft, komt men nog tot een jaarlijksch verlies van 1,498,250 frank, dat in de veronderstelling der Verbinding vermeden wordt. Zoo, in plaats van er de werken van stil te leggen in 1920, en in plaats van 300 tot 350 miljoen te besteden aan werken waarvan wij er eenige hebben opgesomd, de heer Neujean ze gedeeltelijk had besteed om een achttien maal genomen en door het Parlement bekrachtigd besluit te verwezenlijken, dan zou de Verbinding reeds in volle exploitatie zijn en zou men niet dergelijke verkwistingen in het bedrijf bijwonen.

Om niets te verwaarloozen en geen enkele gelegenheid tot overdrijving te missen, komt de schrijver van de nota er dan toe de kosten voor het rangeeren der ledige treinen van Brussel-Noord te Schaarbeek en van Brussel-Zuid te Vorst op twee wijzen te overlasten.

Ten eerste kent hij aan de eene zooals aan de andere een gelijken afstand toe van 3 kilometer.

De afstand van Brussel-Noord tot den vierhoek van Schaarbeek bedraagt echter niet 3 kilometer, doch slechts

1 1/4 kilometer; bovendien, door onze bezwaren en onze vragen in het nauw gedreven, hebben de ingevers van de officieele stukken de ontoereikendheid moeten erkennen van de rangeersporen die zij in de Noordstatie hadden voorzien. Zij werden er toe gebracht ons het plan te geven van een heel net rangeersporen met meer dan vijfduizend meter ontwikkeling, die zij erkennen te moeten aanleggen op den vierhoek van Schaarbeek indien de Noordstatie als kopstatie behouden blijft. Na vruchteloos getracht te hebben de kosten van die wijziging van den vierhoek van Schaarbeek op de Verbinding te schuiven, zou de schrijver van de nota er ons thans de bedrijfskosten van willen aanwrijven! Ieder het zijne, en spreken wij niet meer van dit verkeer ten laste van de Verbinding.

Wij hebben niet kunnen nagaan of de afstand van 3 kilometer vanaf de Zuidstatie tot Vorst niet op zijn beurt overdreden is, noch of hij uitsluitend op de Verbinding valt. Doch, tot daar komt het niet op aan, laten wij er den last van nemen.

Ten tweede, rekent onze tegenstander 15 frank per kilometer verkeer voor een ledigen trein! De overdrijving van dezen prijs blijkt des te meer uit hetgeen wij hooger hebben gezegd van de kosten van den bijkomenden rit op een kleinen afstand; hier bedraagt de afstand slechts 3 kilometer en vermits het begeleidend personeel niet mee gaat met den trein die gerangeerd wordt, kunnen wij volgens het antwoord op onze vijf-en-twintigste vraag fr. 0.86 aftrekken van den prijs dien wij aannamen voor den kilometer-rit op de Verbinding.

Het aantal in de Zuidstatie te rangeeren treinen bedraagt 213; de jaarlijksche onkosten voor het rangeeren zullen dus $213 \times 3 \times 365 \times 8.14 =$ fr. 1.898.532.90 bedragen.

* * *

Zonder thans rekening te houden met de aanzienlijke bezuiniging die moet

voortvloeien uit de ombouwning van de kopstatieën in doorrijstatieën en de jaarlijksche bedrijfsuitgave van de Verbinding afzonderlijk te nemen, komen wij tot de volgende getallen:

1 ^o Uitgaven voor het verkeer fr.	4.730.400
2 ^o Uitgaven voor het rangeeren.	1,898,532 90
Totaal der jaarlijksche uitgave fr.	6.628.932 90

FINANCIEELE LASTEN.

Onze tegenstanders hadden er belang bij dezen post te doen zwellen, zij hebben het dan ook gedaan. De financieele lasten, aldus de nota, moeten *zeker* 35 miljoen overschrijden.

Het is spijtig dat zij ons niet terzelfdertijd de financieele lasten doen kennen van de ondoelmatige werken waarvan zij zich een specialiteit hebben gemaakt; spijtig vooral dat waar zij niet vreesden zich belachelijk te maken, de eerbied voor den Senaat hen niet heeft doen terugdeinzen voor de opsomming van dergelijke overdrijvingen!

Voor welke onwetenden nemen de ingevers van de officieele stukken de leden van de Hooge Vergadering?

In onze nota van 7 Juni jl. hebben wij aangetoond dat de uitgave, ruim gerekend, slechts 296 miljoen zou bereiken, waarop vooreerst de wederverkoop van de gronden te verhalen is.

Deze hebben, de vergoedingen inbegrepen, 82 miljoen gekost. Het geldt echter vooroorlogsche millioenen. Evenzeer als sommige vóór de vijandelijkheden onteigende eigenaars, ten opzichte van andere werken voor de rechtbanken hebben geklaagd enkel met papierfrank betaald te worden, evenzeer waren zij gelukkig die vóór 1914 gekocht hadden, den prijs der goederen hebben zien stijgen naarmate de munt daalde. Dit was het geval voor de goe-

deren aangekocht met het oog op de Verbinding.

Voor al sedert de stabilisatie een vol-
dongen feit is en dat de algemeene aan-
passing der prijzen gelijdelijk vordert,
is het niet overdreven te veronderstellen
— om ronde getallen te gebruiken — dat
de meeste aanwervingen tegen 82 mil-
lioën goud-frank betaald, gemakkelijk
koopers zullen vinden voor 82 miljoen
keeren 14 centiemen, wat slechts
11,500,000 frank van vóór den oorlog
vertegenwoordigt.

Reeds in de Toelichting van Juli 1922
drukte de Regeering het vooruitzicht
uit die 82 miljoen te verhalen en dit in
een tijd toen onze frank tegenover het
pond-sterling nog 46 centiemen waard
was, dat is meer dan driemaal zijn hui-
dige waarde! Vooral, voegde de Toe-
lichting erbij, « dat de goederen van de
Putterij-wijk, tusschen de Loxum- en
de Hospitaalstraat *tegen betrekkelijk
lage prijzen werden gekocht...* Met of zon-
der Verbinding zal deze een weeldewijk
worden. »

Dat is vanzelfsprekend.

Hoe volgaarne zou een bouwmaat-
schappij, moest zij er de gelegenheid
toe hebben, niet 82 miljoen onzer met
zes zevenden ingezonken franks beste-
den voor de wat minder uitgestrekte
terreinen, die de Verbinding zal beschik-
baar laten! Het geldt inderdaad liggin-
gen van eerste gehalte in het hart van
een verjongde, verfraaide, groeiende
hoofdstad; wij onderschatten ze klaar-
blijkend met ze voorloopig slechts in
aanmerking te brengen voor 82 miljoen.

De 296 miljoen herleiden zich aldus
hoop en al tot 214 miljoen, geheel gedekt

door de tegeldemaking van onzen voor-
raad zilveren munt.

De heer Vandenpeereboom rekende uit
dat het kapitaal aan de Verbinding be-
steed zich zelf zou amortiseeren in wat
minder dan veertig jaar door haar eigen
werking, dat wil zeggen door haar eigen
ontvangsten die jaarlijks zouden stijgen
al was het maar met 3 t. h. Dat wa-
rationeel en wij zouden bij deze methode
kunnen blijven. Doch overtuigd van de
degelijkheid van de onderneming, en
om op hun beurt zij die 't meest aarzelen
te overreden, vreezen wij het vooruit-
zicht niet van een dubbele amortisatie,
en hebben wij niet de minste vrees op
de rekening van de Verbinding een
financieelen last in te schrijven die
volstaat om binnen veertig jaar volko-
men te amortiseeren, onaangezien de
aanzienlijke zuivere ontvangsten.

De zelfs gematigde interesten die het
thans onvruchtbaar kapitaal van de
zilveren munt aan den Staat zou op-
brengen, zouden dienen als een onver-
wachte inkomst, die hij zou kunnen be-
steden aan hooger omschreven verrich-
ting van interestkapitalisatie, en het
kapitaal aldus vanaf het veertiende jaar
verdubbeld zijnde, zou de Staat verder
gedurende zes en twintig jaar een jaar-
lijksch inkomen van meer dan 12 mil-
lioën genieten, zonder dat het hem iets
heeft gekost.

Met de interesten te nemen tegen 5 t. h.
op 214 miljoen en er een amortisatie-
bedrag bij te voegen van aard dit kapi-
taal volledig te delgen binnen veertig
jaar, komt men tot een financieelen last
van fr. 12,471,526.24.

De rekening der ontvangsten en uitgaven doet zich dus als volgt voor :

De ontvangsten bedragen	fr. 26,996,246 40
De uitgaven voor het verkeer	fr. 4,730,400 »
De rangeerkosten	1,893,552 90
De financieele lasten	12,471,526 24

	19,100,459 14

Vanaf het eerste jaar van de inbedrijfneming blijft er een
overschot van fr. 7,895,787 26

en dit overschot zal van jaar tot jaar stijgen met het toenemen van het verkeer. *En dan nog zullen wij verder bewijzen dat de fr. 12,471,526-24 die hier in rekening worden gebracht voor de amortisatie, ruim worden vergoed door de bezuiniging voortvloeiende uit de exploitatie der Noord- en Zuidstatiën als doorrijstatiën.*

* *

Dit is een geschikt standpunt voor de liefhebbers van betwistingen.

Het staat hen vrij de ontvangsten 't zij met 10 t. h., 't zij met 20 t. h. te verminderen, of de bedrijfsuitgaven met evenveel te verzwaren, zij zullen er niet in slagen deze waarheid te ondermijnen door den heer Helleputte terecht uitgesproken dat de aanlegging van de Verbinding « niet alleen een radikale en volledige oplossing van het vraagstuk is, doch daarbij ook een zeer winstgevende verrichting. »

Winstgevend voor de Schatkist, vermits zij een onvruchtbaar kapitaal zal doen herleven, winstgevend vooral voor de Nationale Spoorwegmaatschappij.

De schikkingen voorgesteld door de officieele stukken, zelfs in de veronderstelling dat men ze durft uitvoeren ondanks hun hoofdzakelijke gebreken omschreven in onze nota n^o 3, zouden den dienst in de Noordstatie maar kunnen verzekeren voor één twintigtal jaren, zooals onze tegensprekers het zelf bekennen.

Na het verstrijken van dezen termijn zou alles te herdoen zijn door de Nationale Maatschappij en, in afwachting, zou zij in het hart van ons net te spartelen hebben met een ellendig gebrekkige uitrusting die ondanks haar ongelukkige hernieuwing geenerlei bijkomende ontvangsten zou opbrengen; de Verbinding integendeel zou er dadelijk opbrengen, zij zou het verkeer verzekeren niet voor twintig jaar, doch voor onbepaalden tijd, en eens afbetaald, zou zij voor de Nationale Maatschappij een bijzonder kostbare bron van inkomsten worden.

* *

Doch de Nationale Maatschappij zal nog veel meer voordeel halen uit de Verbinding, zooals de heer Helleputte het duidelijk deed uitschijnen in de nota door hem aan de buitengewone begroting van 1909 toegevoegd.

De volledige studie van de Verbinding omvat een tweeluik : een der luiken doet er de rechtstreeksche voordeelen van uitschijnen, het andere dat men gebaart niet te kennen in de bureelen, geeft er de even belangrijke onrechtstreeksche voordeelen van.

Het is onze plicht die twee deelen van de studie niet te laten scheiden, want het krediet van België staat thans in nauw verband met de welvaart van de Nationale Maatschappij, die een van de steunpilaren geworden is. Niet zij zal, in tegenstelling met onze tegenstanders, de aanzienlijke bezuinigingen versmaden die de afschaffing zal bijbrengen van die twee bareelen die onze kopstatiën zijn. Hun aaneenschakeling door het beginsel van het doorlopend spoor zal hun exploitatie vergemakkelijken en economischer maken en dit in prachtige voorwaarden.

Zulks maakt de onrechtstreeksche winstgeving uit van de Verbinding en zij is zoo aanzienlijk dat zij alleen reeds het ontwerp zou billijken.

Waarom verzwijgen de opstellers van de nota over de winstgeving van de Verbinding, deze onrechtstreeksche voordeelen ? Hebben zij dan op geen enkel oogenblik het besef gehad den plicht te hebben den Senaat onpartijdig in te lichten ?

Laten wij trachten, althans gedeeltelijk, deze leemte aan te vullen.

* *

1^o De reizigerstreinen zullen evengoed door de Noord- en de Zuidstatiën rijden als zij rijden over het gewone spoor tusschen de verschillende statiiën van het net. Een trein komend bijvoorbeeld van de lijnen der Zuidstatie, langs de Verbinding rijdend tot de Noordstatie waar zijn tocht eindigt, zal na

ontlading der laatste reizigers in dezelfde richting doorloopen en, getrokken door zijn eigen locomotief, rechtstreeks langs de bijzondere verkeerspoelen op de rangeerspoelen komen, waar de machine wordt afgehaakt en haar weg voortzet, immer in dezelfde richting tot in haar bergplaats.

Gedaan dus de vier manœuvres voor elken trein, die wij in onze nota n^o 3 hebben beschreven, gedaan het over en weer rijden van wagenstellen, locomotieven en rangeermachines te midden van de beweging der aankomende en vertrekkende treinen. Gedaan die voortdurende bezetting der lijnen door verkeer in tegenovergestelde richting *a rato* van meer dan een trein per minuut dat moet geregeld worden met de juistheid van een uurwerk.

Er behoeven dus geen rangeermachines meer te zijn. Alleen zeer toevalige manœuvres, zooals het aanhechten aan zeer zeldzame internationale treinen van bijzondere wagens, zouden gedurende korte oogenblikken het bezigen van een rangeermachine vergen. Dat is niets in vergelijking met de uitgave, die volgens het antwoord op een onzer vragen, thans voor 72,528 arbeidsuren voor de rangeermachines de som van 2,538,000 frank per jaar bedraagt.

Wat bedraagt daarbij de bezoldiging van de ambtenaren en bedienden, statieonderoversten, meester-rangeerders, werklieden-rangeerders, die heden in beslag genomen, niet meer zouden moeten optreden?

Wijzen wij er ook op dat het menigvuldig stilstaan van de locomotieven, thans geblokkeerd bij de stootjucken gedurende 40, 50 minuten, één uur en nog meer, volledig zal afgeschaft zijn. Nu worden zij er onder vuur gehouden met haar machinisten en stokers, zuiver verliesgevende uitgave, die zich elken dag jaar in jaar uit herhaalt en die met een slag verdwijnt.

Op welke som moet men de *jaarlijksche* bezuinigingen schatten wegens de verschillende voormelde gegevens in de

Noordstatie, de Groendreef, de Zuidstatie en zelfs de Leopoldswijk waar de treinen nog alleen zullen doorloopen? Wij meenen bezadigd te zijn met ze slechts op 6,000,000 frank te ramen.

2^o Bij de berekening van de rechtstreeksche opbrengst van de Verbinding, hebben wij aangehaald dat men de reizigers langs het Wester-ringspoor omgeleid, niet durft verplichten de 9 kilometer afstand te betalen die zij willens of niet moeten afleggen. Dit kosteloos verkeer kost aan den Staat op voet van de door het Beheer aangegeven fr. 26.60 per kilometer, 4,369,050 frank. Zelfs met den eenheidsprijs per kilometer op 9 frank te verminderen, spruit er nog een verspilling uit voort van 1,498,250 frank, die vermeden wordt door de Verbinding, vanwaar een jaarlijksche bezuiniging van 1,498,250 frank;

3^o Zooals de nota gevoegd bij de buitengewone begrooting van 1909 het aantoonde, kan het aantal treinen die dadelijk na de inbedrijfneming van de Verbinding het land zouden kunnen doorloopen, en van de lijnen der Noordnaar die der Zuidstatie of omgekeerd kunnen doorrijden, op 100 worden geschat. Door die verbinding, die twee treinen met gedeeltelijken rit tot één trein met verlengden rit herleidt, zullen er *honderd* stellen wagens met haar motor minder worden ingelegd en derhalve een overeenstemmende vermindering van het aantal noodige treinen om den dienst te verzekeren. En het aantal dezer treinen met verlengden rit kan in de toekomst slechts stijgen naarmate de ondervinding meer en meer het doorlopend verkeer zal mogelijk maken.

Daar nu een stel wagens met motor een kapitaal vertegenwoordigt van zowat 5 millioen, maakt dat een uitsparing van 150, 200 millioen zooniet meer, en als financieele last evenals onderhoudskosten een jaarlijksche bezuiniging van een merkelyk aantal millioenen. Met het eenig doel dezen post niet blanco te laten, zullen wij er een met opzicht veel te zwak cijfer voor inschrijven, het

moet slechts een aanwijzende of symbolische beteekenis hebben, 5,000,000 fr.;

4^o Vóór den oorlog legde het Beheer er zich op toe elk jaar een zeker aantal overwegen af te schaffen, zoowel in het belang van de spoorwegen als in dit van het publiek, want hun bewaking is kostelijk, zooals de jaarlijksche bezuiniging het getuigt van 5,800,000 frank, die verwezenlijkt wordt door de opheffing van de bewaking van 1,500 overwegen van ondergeschikt belang die thans niet meer worden bewaakt (zie verslag van 1924, blz. A 11). Wij kennen de jaarlijksche uitgave niet van de moeilijke bewaking van overwegen behouden in volle stad tusschen de Noordstatie en de Groendreef, waarvan twee door tramwegen worden doorkruist. Deze uitgave moet niet te verwaarloozen zijn, doch zij is niets in vergelijking met de aanzienlijke uitgaven waartoe de Nationale Maatschappij eens zou verplicht zijn door de afschaffing van die overwegen, zonder dat daaruit de inning van eenige ontvangst zou voortspruiten. Volgens het jongste verslag heeft het Beheer de traditie van vóór den oorlog hernomen en in 1924 dertig overwegen afgeschaft. De meeste, zooniet allen, waren gelegen in vlakke veld; de dag komt waarop men het behoud in volle agglomeratie onduidbaar zal vinden van overwegen in de Vooruitgang-, de Joly-, de Gauchetstraten, den Antwerpschen steenweg en de toekomstige Zegelaan. In de veronderstelling van de Verbinding, zullen zij verdwijnen ten onlaste van de Nationale Maatschappij.

Wij zullen er ons van onthouden er hier de bezuiniging van uit te rekenen als kapitaal en jaarlijkschen last ten bate van de Nationale Maatschappij; elkeen zal er voldoende het belang van vatten opdat wij er ons bij zouden kunnen bepalen ze alleen « voor memorie » aan te halen.

Wij willen deze opsomming niet rekenen. Zij bevat feiten van stoffelijken aard die iedereen vrij kan nagaan en die

onpartijdige berichtgevers niet hadden moeten verdoken houden.

De drie eerste posten alleen geven een totaal van 12,478,250 frank jaarlijksche uitsparingen door de Verbinding te doen. Het is meer dan noodig is, zelfs onaan gezien het overschot van fr. 7,895,787.26 rechtstreeksche ontvangsten, om op onwrikbare wijze haar winstgeving aan te toonen. Het bedrag der te verwezenlijken bezuinigingen vergoedt op zichzelf reeds de financieele lasten.

Wij dagen de tegenstanders van de Verbinding uit een enkel onzer openbare werken aan te halen of een enkele lijn van ons net die zich in financieel opzicht in zoo gunstige voorwaarden zouden hebben voorgedaan.

Ook moet men voorliefde hebben voor de politiek der verkeken kansen om de eenige kans af te wijzen te beletten dat Brussel eenerzijds gestuit blijve door de stootbokken van de Noordstatie en anderzijds door de stootbokken van de Zuidstatie.

De misslag is in gang bedreven te worden, doch welke onjuiste evenzeer als slinksche verklaringen waren noodig om de Kamer op een dwaalspoor te brengen dat de Senaat zich voor plicht zal rekenen weer goed te maken.

Is men niet zoo ver gegaan tot in de Toelichtingen, bijzonder in deze van 1922, te verkondigen dat de ontwerpen van de Verbinding niet vooral in 't zicht hadden de twee statieën te verbinden?

Welnu, zie hier hoe in de Kamer de toenmalige Minister zich uitdrukte, waar hij de eerste kredieten vroeg en sprak over de « leidende gedachte van de Verbinding »:

« De gewoonte verblindt ons en belet ons te zien wat er gebrekkig is en jammerlijk primitief in de gaping die bestaat in het hart zelf van ons net.

» Verbeeldt men zich dat in volle veld of in de nabijheid van een kleine stad, een spoorlijn plots ophoudt derwijze dat de reizigers verplicht zijn uit te stappen en een afstand te doorloopen

van drie kilometer om de voortzetting van de lijn te gaan zoeken en er den trein te hernemen?

» Stellig niet !

» De opvatting van dergelijk plan spreekt zoodanig tegen het gezond verstand en de meest elementaire regelen van den bouw der spoorlijnen dat, moest men om de twee vakken te verbinden een berg doorhouwen, rotsen doorklieven, de moeilijkste en kostelijkste kunstwerken aanleggen, eenparig daartoe zou besloten worden; deze leemte, zou het luiden, moet kost wat kost verdwijnen : de spoorweg moet uiteraard doorlopend zijn.

» Het is dit eenvoudig begrip dat te Brussel moet bewerkstelligd worden en het wordt maar ingewikkeld omdat de te doorkruisen plaats de hoofdstad is.

» Ik zeg ingewikkeld, en nog moet men goed verstaan want, om de Verbinding te verwezenlijken is er geen enkele technische moeilijkheid, dit is thans bewezen, er zijn alleen bestuurlijke moeilijkheden.

.

» Deze eenvoudige omschrijving van de leidende gedachte van het ontwerp volstaat om te doen uitschijnen dat het doel, althans het hoofddoel van de Verbinding, niet is, zooals te veel gemeend wordt, een nieuwe middenstatie tot stand te brengen, doch wel de aaneensluiting te verwezenlijken van lijnen die nooit moesten onderbroken geweest zijn. »

De Overeenkomst van 1903, die ons den dank en de gelukwensen had bezorgd van de Stad Brussel, had aan de bedoelde bestuurlijke moeilijkheden een einde gesteld, doch de tijd heeft ze weer doen oplaaien.

De door den heer de Broqueville met beslistheid aangevatte werken vielen stil gedurende de lange oorlogsjaren; vanaf 27 Januari 1919 kondigde echter de heer Renkin officieel aan dat hij bevel gegeven had de werken van de Verbinding zoo spoedig mogelijk te her-

vatten en ze met spoed voort te zetten. Minister Pouillet schreef in 1920 de aanbesteding uit van een gedeelte van de overwelvingen uit te voeren aan de Putterijwijk, doch hij werd op 20 November 1920 vervangen door den heer Neujean, wiens bedoelingen men niet kende. Het is vanaf dezes komst in het Ministerie dat de onderbreking der werken gedurende zeven jaar dagteekent.

Sedert den wapenstilstand waren er slechts twee jaar voorbijgegaan tijdens dewelke men kampte met de moeilijkheden van 's lands herstel; niettemin werd de Stad Brussel ongeduldig, alsof de vertraging van vier jaar oorlog kon toegeschreven worden aan de Regeering. De geachte heer Max, als behendig tactieker, nam een opzienbarend besluit. Hij bracht er de Stad Brussel toe tegen den Staat een proces in te spannen, waarvan het denkbeeldig karakter niet kon beletten dat het indruk maakte op de openbare meening.

Dat was een behendige voorbereiding om van de Regeering te verkrijgen ofwel dat zij de Overeenkomst van 1903 zou uitvoeren en de hoofdstad eindelijk van haar puinen zou verlossen, ofwel dat zij van de Verbinding zou afzien.

De geringste inspanning heeft soms kans te slagen en zij slaagde met den heer Neujean. Aan het hoofd van het Departement gekomen op 20 November, maakte hij reeds op 22 December aan de Kamer zijn inzicht kenbaar aan een ontwerp te verzaken waarvan zijn acht voorgangers voorstanders waren geweest. In zijn redevoering van 8 Juli 1921 gaf hij aan de Kamer de redenen te kennen van zijn vast besluit en leerde hij ons dat hij er het beginsel van had vastgelegd, zooals voldoende gebleken was uit het sedert het begin van 1921 loopend gerucht, dat is vanaf de eerste weken van zijn ministerschap.

Me doet de intellectuele hoedanigheden van den geachten heer Neujean of de eerlijkheid van zijn bedoelingen niet te kort met te zeggen dat tijdens de dagelijksche zoo bedrijvige leiding

van zijn Departement de tijd hem stof-felijk ontbroken heeft zich persoonlijk in te werken in een grondige studie van deze vraag, die in zoo nauw verband staat met al de moeilijkheden en de proefondervindelijke gegevens van het dagelijksch bedrijf van het net.

Had hij er den tijd toe gehad, en er was er veel toe noodig, kennis te nemen van het verloop van het vraagstuk, van de lange studies der drie commissiën, samengesteld uit keurambtenaren, bovendien van de achttien besprekingen in het Parlement die de uitvoering van de Verbinding hadden verzekerd, dan zou hij er niet toe besloten hebben zoo gezagvolle voorgaanden te miskennen, zonder de noodige voorzorgen te nemen zich te beschutten tegen dwalingen waarin zijn inrichting van geheime beraadslagingen zonder tegenspraak, en buiten den Hoogeren Bestuursraad, hem heeft meegesleept.

Zijn onvoorzichtigheid was groot, blindelings ambtenaren te volgen, vroegere voorstanders van de Verbinding, die hij zelf in de Kamer heeft in opspraak gebracht met in een sierlijk gedraaiden zin te verklaren dat zij niet hadden durven spreken zoolang de heer Bruneel daar was. De heer Bruneel, het type van hoffelijkheid en minzaamheid, die toen zelfs niet voorzitter was van den Bestuurraad, doch eenvoudig beheerder ! De heer Neujean heeft van dezen uitmuntenden ambtenaar een prachtige hulde uitgesproken, en door een zonderlinge tegenspraak heeft hij hem met uitsluiting geslagen. Door een andere tegenspraak heeft hij verkozen zich aan zijn ambtenaren over te leveren, wier verzet tegen de Verbinding hem verdacht moest voorkomen, vermits zij, niet onafhankelijk zijnde, zonder gezag waren; doch hun raad heeft hem bekoord omdat hij overeenstemde met zijn eigen wenschen.

Welke dwalingen heeft hij zich laten opladen ! Onze verschillende nota's hebben op verre na de lijst ervan niet uitgeput. Tot deze waarvan wij geen mel-

ding hebben gemaakt behooren de drie volgende, die beroemd zullen blijven in de annalen van den spoorweg :

1^o Het bedrijfsvermogen van een statie kan gemeten worden volgens het aantal in de treinen niet benuttigde plaatsen;

2^o De Noordstatie kan ontlast worden door het bezigen van tenderlocomotieven;

3^o Om de ontoereikendheid van een kopstatie te verhelpen, hoeft men slechts exploitatie met heen en weer rijdenden trein in te voeren.

Hoewel het dadelijk blijkt dat deze voorstellen niet te verdedigen zijn, heeft de heer Helleputte zich het plezier verschaft ze in zijn minderheidsnota te weerleggen, ze omstandig te ontleden en er het doodeenvoudig potsierlijke karakter van te doen uitschijnen, zoodanig dat men ze in de Toelichting van 1926 niet dierf overnemen.

In de Vergadering van de Kamer van 9 Februari jl., op een klacht van den heer Pouillet dat de stoepen in de huidige Noordstatie te smal zijn, heeft de heer Neujean geantwoord : « In het ontwerp van de Verbinding zijn zij nog smaller ». Hij heeft aldus bewezen de plans van de Noordstatie, gewijzigd tot doorrijstatie met 14 sporen, zelfs niet te kennen, want de perrons hebben er allen een breedte van 9m50, terwijl de breedte van de perrons der huidige statie op 5, op 3 en zelfs op 2m50 valt.

Een andere gewichtige dwaling, ditmaal ten opzichte van de Schatkist, werd begaan met goedwillig de thesis van de Stad Brussel onderschreven te hebben, die zegt dat, wanneer een eigenaar gronden wil te waarde maken, hij kosteloos talrijke perceelen, noodig voor de wegenis, moet afstaan. Deze thesis is zeer juist in beginsel, doch klaarblijkelijk niet uitvoerbaar in dit geval, want indien om de Putterij- en de Sint-Elisabethwijken gezond te maken, de Stad de onteigeningen had moeten doen niet voor rekening van den Staat doch

voor eigen rekening, dan zou zij en niet de Staat kosteloos de gronden noodig voor de wegenis hebben moeten afstaan. Het geldt hier geen ruilovereenkomst meer doch een schenking.

Ten slotte, zonder eenig commentaar en zonder mogelijke rechtvaardiging, heeft hij de onteigende eigenaars laten berooven van hun recht op wederafstand. *Deze politiek van onrechtvaardig verworven goed zou alleen reeds de meest aarzelenden tegen het ontwerp tot verzaaking moeten stellen.*

Men heeft terecht gezegd: de tijd bespaart niet wat zonder hem gedaan wordt. Dit wordt bewaarheid voor het verhaast en onvoorzichtig werk van den heer Neujean. Onvoorzichtigheid is echter niet verloren wanneer zij herstelbaar is, zooals in dit geval.

Het mag niet dat zijn naam gehecht blijve aan den ondergang van een ontwerp dat reeds voor de helft voltooid is, dat een hoofdzakelijke aanvulling verwezenlijkt van ons prachtig net en dat gewaardeerd werd als een heilzame maatregel door wijlen den heer Sartiaux. Algemeen Bestuurder van de Compagnie du Nord, den meest bevoegden spoorwegkundige van Frankrijk en misschien van Europa, die uitmuntend het Belgisch net en zijn exploitatievoorwaarden kende.

Zou het niet paradoxaal zijn dat het juist de Regeering van het financieel herstel, de Regeering van de groote werken zou zijn, die dezen onherstelbaren aanslag op 's lands uitrusting zou plegen?

Al de gemeenten van het land, bij den spoorweg aangesloten, hebben belang bij de uitvoering van dit werk, en terecht zegde een lid van de huidige Regeering, de heer Vandervelde, op 15 Maart 1911 in de Kamer: « De vraag is even belangrijk, zooniet nog meer, voor de provincie dan voor de hoofdstad zelf; het is waarlijk een kwestie van alge-

meen belang, vermits het gaat om de veiligheid en het gemak van de overgrootte menigte Belgen die naar Brussel komen voor zaken of verzet. »

Dit komt nog beter uit in de nota gevoegd bij de buitengewone begroting van 1900: « Van de wijze waarop de dienst geschiedt te Brussel, dat eenigerwijze het eindpunt is van al de hoofdlijnen, hangt de regelmatigheid af van den loop der treinen over al de lijnen van het net, op de kleine vertakkingen rechtstreeks of onrechtstreeks aangesloten met de hoofdlijnen ».

Het was dan ook billijk ten laste van de belastingbetalers van heel het land de uitgaven te leggen in de onderneming gestoken, doch het ware onbillijk er hun den last van te doen dragen zoo deze onderneming van algemeen belang door zuiver steedsche schikkingen werd vervangen.

Wat het belang betreft dat de Stad Brussel heeft bij de uitvoering van het Verbindingsplan, dit werd erkend door al de burgemeesters en schepenen die elkander vanaf den oorsprong der spoorwegen hebben opgevolgd. Hun getuigenis wordt omstandig omschreven in de minderheidsnota van den heer Helleputte. Halen wij er in 't kort enkele aan:

De heer Anspach zegde ten opzichte van de Centrale statie: « Het belang van de Stad Brussel erbij is zoo klaarblijkend dat het niet mogelijk schijnt een bespreking daaromtrent te zien rijzen. »

De heer Buls schreef: « Het is een fout voortdurend de verwezenlijking tegen te werken van de ontwerpen die door bevoegde specialisten zorgvuldig bestudeerd en door de Kamers en den Gemeenteraad aangenomen werden. Ik deel volkomen de meening van de heeren de Broqueville, Vandenpeereboom en Coppieters en ik heb niets aan hun uitmuntende argumenten toe te voegen. »

De heer Demot : « Ik zeg dat de middenstatie niet enkel praktisch noodzakelijk is voor het bedrijf, maar dat zij eveneens onontbeerlijk is voor de hoofdstad en voor gansch het land. »

De heer Wauwermans : « De middenstatie in het hart van de stad, in de Putterij aangelegd, is van aard aan de hoofdstad een bron van rijkdom en voorspoed te geven. »

De heer Lemonnier : « In het schepencollege meenen wij, ik denk dat de heer Max mij niet zal logenstraffen, dat men de stad Brussel schadevergoeding verschuldigd is, moest men van de middenstatie afzien. »

De heer Max zou geen wanklank in dit concerto willen doen opgaan, hij zal zijn sympathie van voorheen voor de Verbinding weervinden, nu dat zij in haar laatste stadium treden kan; hij zal zich verheugen over den bijval van zijn tactiek met te vernemen dat de studiën, waaraan de Senaat zich heeft gewijd, de Hooge Vergadering zullen toelaten tot de *onmiddellijke voortzetting* van de werken te besluiten, hetgeen de spoedige aanlegging van een prachtige wegenis in zich sluit en de vervanging van de puinen, waarover de stad terecht klaagt, door een grootsche wijk.

Wij zullen derwijze bijgedragen hebben tot de heropleving van het centrum van Brussel, hetgeen de heer Demot niet uitvoerbaar achtte met de inkomsten van de stad alleen.

Het is dank aan de Verbinding dat dit mogelijk wordt gemaakt door de noodzakelijkheid waarin de spoorweg zich bevond te beschikken over de bouwvallige en ongezonde Putterij- en Sint-Elisabethwijken; de heer Demot zegde dan ook in den Gemeenteraad, in zijn verslag over de Overeenkomst van 1903 : « Indien zij door den Raad bekrachtigd wordt, dan zal het de eerste maal zijn dat een zoo radikale wederopbouw, waartoe wij vroeg of laat zouden hebben moeten besluiten, zonder opoffering voor de Stad zal geschieden. »

Wij zullen terzelfdertijd, in een gevoel van nationale samenwerking, de belangen van de provincie overeengebracht hebben met deze van de hoofdstad, wier luister wij liefhebben en die wij eenparig willen waardig zien van de roemrijke faam van het Land waarvan zij het beeld is.

* *

Minister Anseele heeft met de grootste aandacht de werken gevolgd van de Senaatscommissie en van de Subcommissie.

Reeds vóór haar vergadering hebben wij het ons ten plicht geacht hem een verhoor te vragen, tijdens hetwelk wij hem haast in 't openbaar hebben aangeraden op zijn hoede te zijn voor de ambtenaren die hem de verzaking aan de Verbinding aanraadden, en ten bewijze waarvan wij hem als voorbeeld drie feitelijke punten hebben aangetoond waaromtrent men hem op een dwaalspoor bracht. De werken van de Subcommissie zullen niet nagelaten hebben hem volledig in te lichten; het zal hem anderzijds niet ontsnapt zijn dat verschillende zijner collegas van de Regeering niet hebben willen deelnemen aan de stemming die de opheffing van de Verbinding uitvaardigde.

Wij hopen immer dat hij zich niet den bewerker zal willen maken van dit opzet van achteruitgang.

* *

De onderhavige nota draagt niet de handteekening van den heer Vinck, uit hoofde van zijn deelneming aan de Interparlementaire Conferentie te Rio-de-Janeiro, doch wij kennen zijn principiele instemming met de gedachten in deze studie omschreven.

Brussel, 31 Augustus 1927.

JUL. LIEBAERT.

Nota n° 5.

Na drie of vier maanden wachten ontvangen wij ten slotte van de ambtenaren die tegen de Verbinding zijn hunne replieken op onze nota's van 12 Juli en 31 Augustus.

Deze wederantwoorden zijn buitengewoon zwak, en deze zwakheid wordt niet goedge maakt door den beslisten toon waarmede onze tegensprekers hunne beweringen vooropzetten.

Vooreerst gaan zij in op, en rukken zij uit het tekstverband, waar zij ten volle waren aangebracht, sommige door ons gebruikte scherpe uitdrukkingen, en zij zijn daardoor gekrenkt alsof zij tot den Minister gericht waren. Dat zij zich geruststellen. Men weet wel dat deze uitdrukkingen uitsluitend gericht zijn tegen deze fabriek van ongerijmdheden en onwaarheden die naast den Minister fungeert en waartegen wij hem hadden gewaarschuwd, vooreerst tijdens een privaat gehoor, daarna in volle Commissie. Herhaaldelijk hebben wij verklaard dat wij hem niet aansprakelijk stelden voor den warwinkel waarin een gedeelte zijner omgeving gewikkeld was.

De heer Anseele heeft zich trouwens daarin niet vergist. Na lezing van onze nota n° 3 te hebben gehoord, ter vergadering van 12 Juli, heeft hij ons hierover gelukgewenscht en hartelijk dank betuigd. Ook hebben wij nooit de hoop laten varen hem voor onze zaak te winnen, des te minder daar hij vroeger voor de Verbinding heeft gestemd, zooals hij openlijk verklaart.

En hoe zouden wij ons hebben kunnen weerhouden te spreken over « onnauwkeurige documentatie die van aard is het Parlement op een dwaalspoor te brengen » na zaken te hebben vastgesteld zooals deze :

1° Men heeft aan de Wetgevende

Macht het plan der Centrale Halte in open lucht verborgen gehouden. Ten onrechte werd de Kamer er toe genoopt te beraadslagen over eene studie van privaten aard, over een zoogenaamd plan zonder eenigen officieelen aard, dat de uitgestrekte ruimte in open lucht van 5,600 vierkante meter, die in oppervlakte kan vergeleken worden met de Groote-Markt te Brussel, afschafte en dezelve met een doorlopend gewelf bedekte. Om dit manoeuvre te verijdelen en het echte plan te bekomen der halte in open lucht, die strookt met al de ministerieele verklaringen, met al de vooroorlogsche grafische voorstellingen, heeft de Commissie van den Senaat het Beheer geweld moeten aandoen. De Kamer was met dit plan niet bekend; het werd haar verborgen gehouden. Het manoeuvre had ten doel en heeft voor gevolg gehad de Verbinding onaanneembaar te maken. De Kamer werd bedrogen.

2° Buiten eene luchtopening van 30 vierkante meter in den muur van den Kruidtuin, en eene andere van 45 meters vierkant in de Pachecostraat, zullen er in den tunnel van 200 tot 200 meter — zegge om de twintig seconden gedurende den rit van den trein — openingen zijn van 400 tot 600 vierkante meter ieder (zie nota gehecht aan de buitengewone begroting van 1909).

Ziehier hoe onze tegensprekers deze inrichting bepalen in een officieel stuk dat den Senaat moet voorlichten : « Hetgeen men ruime openingen noemt zijn doorgaans heel kleine venstertjes zonder eenige nuttige uitwerking ». (Antwoord op de achttiende vraag).

Noch heel de gevel van het Paleis der Natie noch die van een enkel onzer groote ministeries hebben een oppervlakte van 600 noch zelfs, naar wij meenen, van 400 vierkante meter. Welnu, het zijn openingen van zulke afmetingen — in den tunnel aangebracht door eenvoudige afschaffing van het gewelf op 15 tot 20 meter lengte —

die de ambtenaren, die zich tegen de Verbinding gekant hebben, bestempelen als « heel kleine venstertjes zonder eenige nuttige uitwerking »!

Dit kenschetst den afbrekenden veldtocht tegen de verbinding ontketend.

3^o De opstellers der officieele stukken, ten einde de uitgaven der Verbinding aan te dikken, hebben aan dezelve voor de dienstlokalen der Noordstatie, ofschoon vereenvoudigd als doorrijstatie, eene oppervlakte van ten minste 20 duizend vierkante meter aangerekend, die gelijk is aan de bebouwde oppervlakte van het ontzaglijk Justitiepaleis, meer dan driemaal zoo groot als de Grootemarkt te Brussel. Deze dienstlokalen moeten meer dan 60 miljoen kosten, terwijl het Beheer verklaart, voor de Noordstatie ingericht als kopstatie met een noodzakelijk meer ingewikkelden dienst, voor de dienstlokalen slechts eene oppervlakte van 3,000 vierkante meter noodig te hebben, met eene uitgave van slechts 8 miljoen.

Uit de eenvoudige vergelijking dezer cijfers kan men het klaarblijkend doel afleiden het Parlement op een dwaalspoor te brengen.

Wettigen deze drie feiten, van eene gewichtigheid zonder voorgaande in de Handelingen onzer parlementaire werkzaamheden. geen krachtdadig verzet? Moeten zij niet alles verdacht maken wat uit dezen knoeiwinkel komt?

Wij hebben reeds gewezen en zullen nog meer moeten wijzen op tal van andere feiten van onnauwkeurige documentatie.

Toen de heer Bruneel de vindingrijke combinatie heeft uitgedacht de Noord-Zuidverbinding aan te leggen in den flank van de helling ten einde ze doorheen Brussel te verstoppen en tevens de gevaarlijke gronden te vermijden,

bekleedde hij een lageren post. Hij had zich beziggehouden met iets dat hem niet aanging en boven hem stond een man waarvan hij niet zou bij machte geweest zijn de stem te verdooven noch den wil te beïnvloeden, namelijk de heer Ramaeckers. Deze, in stede van aan zijn ondergeschikte te zeggen dat hij zich met zijn werk zou bezighouden, vond het initiatief van dezen ambtenaar belangwekkend, omdat hij onder meer de hoedanigheid bezat persoonlijke opvattingen te hebben. Hij onderzocht het ontwerp en na het grondig te hebben bestudeerd werd hij er een ijverig verdediger van. De heer Bruneel werd geroepen voor de drie Commissiën die in 1895, in 1897 en in 1901 het ontwerp van alle kanten bestudeerden met de achtereenvolgende medewerking van drie en twintig hoogere ambtenaren uit de verschillende diensten van het Departement: wegen en werken, exploitatie, trekdienst en materieel. De heer Bruneel verscheen er steeds met een lageren graad dan dien zijner rechters en steeds oogstte hij er, na een tegensprekelijk debat, eenparigheid van stemmen, zooals blijkt uit de processen-verbaal waar ieder de verantwoordelijkheid zijner met redenen omkleede hoofdelijke stemming op zich nam.

Hoe dit gebouw onderst boven keeren?

De ambtenaren, die bekampers van de Verbinding zijn geworden onder het ministerie van den heer Neujean, kennen heel de waarde van de bescherming van wijlen den heer Ramaeckers, uitstekend ingenieur, onderlegd spoorwegkundige, als dusdanig naar waarde geschat in België en in het buitenland, en wiens bevoegdheid eenparig werd erkend in de onderscheiden takken van den dienst. Ook hebben zij niets nuttiger geoordeeld dan aan de Verbinding dezen kostbaren steun te ontnemen. Aldus lezen wij in het verslag der Middenafdeeling van de Kamer hetwelk, zooals de verslaggever zelf bekend, steunt op de inlichtingen van het Beheer, dat van

in den beginne der Verbinding de heer Ramaeckers er een tegenstander van was.

Wij die heel de wordingsgeschiedenis dezer zaak hebben medegeleefd en die met de medewerking van den heer Ramaeckers ons hebben gewijd aan de studie, welke de talrijke besprekingen, waaraan wij hebben deelgenomen, is voorafgegaan, wij kunnen deze bewering ten stelligste logenstraffen. Niet alleen was de heer Ramaeckers van in den beginne voorstander van het ontwerp, hij was er ook een beslist bewonderaar van.

Deze legende komt niet meer voor in de repliek van het Beheer, doch men heeft er iets beters op gevonden. Men beweert dat spijs de aanneming van het ontwerp, achttien maal bekrachtigd door de Wetgevende Macht, de heer Ramaeckers tegenstander van hetzelfde was geworden! Het is gemakkelijk zich te beroepen op het getuigenis der dooden, maar ook hoezeer gevaarlijk!

Wij hebben gelegenheid gehad daarover een gewezen hooger ambtenaar te ondervragen, die, in tegenstelling met den heer Bruneel, een *persoonlijke vriend* van den heer Ramaeckers was en met hem regelmatige betrekkingen heeft onderhouden tot tijdens de laatste jaren zijner loopbaan, tot tijdens zijne laatste ziekte. Hij heeft mij ten stelligste bevestigd dat het hier « een louter uitvindsel » geldt. Wijzelf wij kenden genoegzaam de onwrikbare overtuiging van den heer Ramaeckers over dit vraagstuk, dat hem nauw aan het hart lag, om geenerlei geloof te hechten aan dezen smaad voor zijne nagedachtenis.

Dit toont aan welk geloof men mag hechten aan de bewering dat ook wijlen de heer Derudder tegenstander van de Verbinding zou zijn geworden. Men ondervrage daarover den heer de Broqueville, onder wiens ministerschap hij algemeen bestuurder was, na zulks verscheidene jaren te zijn geweest onder den heer Helleputte, twee Ministers die

beide zoo schitterend het ontwerp hebben verdedigd.

Wat den heer Van Bogaert betreft, op wiens getuigenis men zich eveneens beroept, deze is voorstander van de Verbinding geweest, hetgeen zeer natuurlijk was voor dezen uitstekenden ambtenaar; wij vernemen dat hij van meening is veranderd. En dan? Iemand die *neen* zegt na *ja* te hebben gezegd, levert hij nog een betrouwbaar getuigenis? Hij is voorstander geworden van de kopstaties te Brussel van de kopstaties! — te Brussel wel, te Geneve niet! Te Geneve, hoofdstad van de goede verstandhouding, verre van de bureaucratische kuiperijen, is zijn geest, die open staat voor den vooruitgang, weer zichzelf meester geworden, hij verwerpt er de kopstatie en vraagt er de doorrijstatie. Wij wenschen hem hierover geluk, doch de getuige die in zijne verklaringen verschilt telt niet meer bij het geding. Wat mag dus de heer Van Bogaert de opstellers der repliek wel hebben aangedaan opdat zij hem zoo ongelegen laten optreden?

**

Wij hebben in herinnering gebracht welke langdurige en zorgvuldige procedure werd gevolgd in de vóór-parlementaire studie der Verbinding door 23 hogere ambtenaren, vrij van alle ordewoord en die in de Commissie zetelden niet uit hoofde hunner vermoedelijke overtuiging maar wel wegens hun ambt.

Met eene thans duidelijk bewezen lichtvaardigheid werden al deze studies teniet gedaan buiten het Hooger Comité van Beheer om.

Zoodra de heer Neujean minister werd, en vóór alle mogelijke inwijding, ging hij in op het verzoek van den heer Max om toe te stemmen in het afzien van de Verbinding.

Het was een zaak van elementaire voorzichtigheid voor den Minister vooreerst het Hooger Comité van Beheer der spoorwegen te raadplegen, tot wiens

bevoegdheid de vraagstukken van dergelijk belang wettig behoorde.

Wij zeggen « wettig » omdat, zooals men wel denkt, het beheer van ons net niet zonder vaste regelen, bepaald bij organieke Koninklijke besluiten, kon worden overgelaten aan den vrijen wil, aan de willekeur van een Minister, al was hij zelfs een uitstekend technicus.

Doch, hij gemis van bekommering om goed te handelen, diende er vlug te werk gegaan. Er diende gehandeld met vooringenomenheid volgens een vooroordeel, al moest de bestuurshierarchie met de voeten worden getreden. En dan, wat kwam het er op aan te trachten de eischen van het Brusselsch schepen college overeen te brengen met de eischen van de spoorwegen en van de provincie? De Provincie mocht haar deel dragen van de uitgave, doch deed men haar derwijze geen groote eer aan?

In strijd met hetgeen werd beweerd in eene nota onzer tegensprekers, is het niet de heer Bruneel die toen voorzitter was van het Hooger Comité van beheer; volgens de officieele publicatie's was hij er eenvoudig lid van, terwijl het was voorgezeten door den heer Tondelier, uitstekend ambtenaar doch bekend als voorstander van de Verbinding.

Deze twee ambtenaren die deel uitmaken van het Bestuurscomité — om slechts van die te spreken — werden geweerd spijs hunne groote waarde, die eenparig werd erkend. spijs hunne grondige kennis van het vraagstuk! Er diende vermeden dat uit de botsing der gedachten het licht zou worden geboren. Zij waren gevaarlijk. Misschien zouden zij de geïmproviseerde oplossing van den Minister hebben tegengewerkt, met misschien, zooals de heer Helleputte reeds had gedaan (nota van de minderheid, blz. 177), een of andere gemiddelde oplossing te vinden tusschen het definitief afzien van de Verbinding en de onmiddellijke voortzetting der werken.

Zij werden geweerd. De bevoegdheid telde niet meer.

Om er toe te komen de Verbinding te

niet te doen die zoo vurig werd verdedigd door zijne voorgangers, en waartoe de heer Neujean niet den stoffelijken tijd had gehad om zich de gegevens derzelve eigen te maken, stelde hij een geheim comité aan, gelast zoogezegd de studie van het ontwerp weer op te nemen en dat in het duistere werk te buiten het regelmatig beheer om, buiten alle tegenspraak, met de hulp van sommige ambtenaren die werkten buiten weten hunner oversten!

Nooit zag men minder eerlijke procedure die minder waarborgen bood. Wij vragen niet hoe het kan gewettigd worden dat het hooger Bestuurscomité van Spoorwegen, echt orgaan van het *Beheer*, aldus werd uiteengerukt; de daad is niet te rechtvaardigen doch zij heeft dit zonderling gevolg dat het Parlement gewikkeld is in het onderzoek van een vraagstuk dat van het hoogste belang is voor ons net en zijne twee bijzonderste statien, zonder dat het eigenlijke *Beheer van Spoorwegen* zijn advies heeft moeten uitbrengen vóór het indienen van het wetsontwerp door den heer Neujean. Wat wij vragen is dat de met redenen omkleede processen-verbaal zouden worden medegedeeld, welke werden opgemaakt in den loop der studies die hebben aanleiding gegeven tot het indienen van het ontwerp van 1922 en die worden aangevoerd tegen de vroegere zoo grondige studies ten voordeele der Verbinding.

Het zijn documenten die men niet onder de korenmaat mag houden. Er dient licht geworpen op dezen in het geheim voorbereiden omkeer. De Kamer werd rond den tuin geleid — men zou het niet luid genoeg kunnen verkon- digen — de Senaat mag het op zijn beurt niet zijn.

* * *

De voorkeur van het geheim Comité voor de kopstaties is in strijd met de meening van al de meest bevoegde personen in spoorwegzaken van heel de wereld. Men vindt er omstandige getui-

genissen van in de nota van de minderheid, uitgaande van den heer Helleputte.

Dat doorrijstaties — omdat zij *doorrij*-staties zijn — beter zijn dan kopstaties — omdat zij *kop*staties zijn — loopt in 't oog; niettemin, om dit te verduidelijken hebben wij in onze vroegere nota's het rekenkundig bewijs daarvan gegeven. Daarop is geen antwoord gekomen, onmogelijk dit te weerleggen. Het ware overbodig daarop terug te komen.

Doch men verwondert zich dat eene betwisting desaaangaande mogelijk zij, wanneer men denkt aan de bewijzen van gewonen aard dat wij iederen dag onder de oogen hebben.

Is iedereen het niet eens om te erkennen dat het gemeentebestuur van Brussel een goeden inval heeft gehad met het autoverkeer in sommige straten slechts in één richting toe te laten? Ofschoon het verkeer aldus slechts half is ontlast, stemt iedereen daarmee in. Men betreurt slechts één zaak, namelijk dat het stoffelijk onmogelijk zij op al de straten dit stelsel toe te passen, boven hetwelk onze tegensprekers het stelsel van het terugrijden verkiezen met zijne viervoudige verwikkelingen.

Stelt U voor dat de Nieuwstraat, in stede van uit te loopen in de Wolvengracht, voorloopig gesperd is en dat de voetgangers, eens daar aangekomen, op hun stappen moeten terugkeeren, ware zulks niet onduidelijk? Dit is het stelsel der kopstatie.

Is het nog wel de moeite waard, zooals in de repliek wordt gedaan, zich bezig te houden met den heer Denick, van Berlijn, wiens meening de verslaggevers van de Middenafdeeling hebben geoordeeld te mogen inroepen, zonder den tekst aan te halen?

Wij hebben getrouw zijn besluit weergegeven waarin wordt verklaard dat « zoo het steden geldt waar de treinen slechts doorrijden, de rendearing der doorrijstatie merklijk hooger is dan die der kopstatie ».

Dit is juist het geval dat zal worden verwezenlijkt door de Verbinding.

De heer Denick houdt zich weliswaar bezig met de kopstaties; soms zijn zij onvermijdelijk, zooals *voor altijd* het geval zou zijn met de Noord- en met de Zuidstatie, indien men de eenige gelegenheid der Verbinding liet voorbijgaan. Hadde men echter voorzien dat wij er zouden aan gehouden hebben kennis te nemen van de studie van den heer Denick, dan zou men terecht hebben geoordeeld dat het gevaarlijk was den lezer van het verslag der Middenafdeeling daarnaar te verwijzen.

Na perrons van 10^m60 breed te hebben aanbevolen om het in- en uitstappen der reizigers te bespoedigen, legt hij de volgende verklaring af die onze tegensprekers zorgvuldig hebben verzwegen : « Voor de noodwendigheden onzer studie zullen wij noodzakelijk het bestaan eener *model*inrichting moeten veronderstellen ».

Van dit standpunt uit bestudeert hij het betrekkelijk vermogen eener doorrijstatie en eener modelkopstatie, doch hij veronderstelt met nadruk dat in deze laatste de treinen ten hoogste zes minuten langsheen de perrons blijven stilstaan.

Het is overbodig verder te gaan, want in onze « model » Noordstatie stoppen de treinen aan de perrons niet zes minuten doch gemiddeld acht en vijftig minuten sedert den nog niet ver afgelegden tijd toen zij gemiddeld een uur drie en veertig minuten bleven stilstaan.

Het is niet te verwonderen dat, wanneer deze technicus zijne speculatieve beschouwingen verlaat en in voeling komt met de werkelijkheid, hij zijne studie sluit met te verklaren dat de doorrijstaties beduidend beter zijn dan de kopstaties.

Al vinden zij die dezen naam in de bespreking hebben geworpen het niet goed, de heer Denick deelt dus de stellige en met redenen omkleede adviezen der uitstekende technici, wier ambt en

titels waarborgen zijn van bevoegdheid, zooals de heer Sartiaux, bestuurder der exploitatie van de Compagnie du Nord; Baldwin, ondervoorzitter van den Centralen Illinoispoorweg, het grootste net der Vereenigde Staten; Simon Thomas, afgevaardigde van den « Chemin de fer de l'Est » en van tal van anderen. Allen zijn het eens om te getuigen dat de doorrijstaties onbetwistbaar beter zijn.

Keeren wij den vooruigang niet den rug toe.

* *

In eene vorige nota hadden wij gesproken van het oponthoud der treinen in de Noordstatie gedurende één uur en drie en veertig minuten. Onze tegenprekers, over deze cijfers verbaasd, vragen ons, niet zonder humor, waar wij die vandaan hebben gehaald.

De vraag is grappig! Zij zelf hebben ze ons verstrekt in hun antwoord op de derde vraag der Middenafdeeling. Het behelst lange tabellen samengevat als volgt: « Gemiddelde duur van den stilstand ter statie, één uur en drie en veertig minuten ».

Het is slechts acht en vijftig minuten, zeggen zij, dat de treinen in de Noordstatie stilstaan, en zij leggen tabellen voor om deze nieuwe bewering te staven.

Wij nemen er akte van zonder zelfs de neiging te voelen de nieuwe tabellen te vergelijken bij de oude, want niemand zal daarin een eerherstel der kopstaties vinden.

Onze tegenstrevers verheugen zich er over dat de treinen er slechts acht en vijftig minuten stilstaan. Wij laten hun deze voldoening, het is een bekentenis van de niet te verhelpen gebreken aan kopstaties eigen; acht en vijftig minuten dat is tienmaal meer dan in de veronderstelling van den heer Denick om de bezwaren van dergelijke staties tot een minimum te herleiden; en dan nog bekend hij ten slotte dat zij onbetwistbaar minder goed zijn onder opzicht

van het verkeer en onaangezien de hoogere kosten harer exploitatie.

* *

Zooals de heer Helleputte in zijne nota van de minderheid (blz. 49) vermeldt, ontvingen wij in 1903, ingevolge de stemming ten gunste der Verbinding, het bezoek van den heer Sartiaux, algemeen bestuurder der exploitatie van de « Compagnie du Nord », die ons kwam zeggen: « Ik wensch U geluk omdat gij tot deze oplossing gekomen zijt. Zij zal *merkwaardige gevolgen* hebben *voor het Belgische net*. Waren wij in Frankrijk bij machte tot dergelijke oplossingen te komen! »

Tegenover deze spontane verklaring van wijlen den heer Sartiaux, den uitstekendsten spoorwegkundige van Frankrijk, misschien zelfs van heel Europa, die zeer goed bekend is met het Belgische net en met de voorwaarden zijner exploitatie, voert men aan dat zijn opvolger, de heer Javary, door den heer Neujean *ondervraagd*, zich beslist tegenstander van de Verbinding heeft verklaard.

Eenvoudige inlichting zonder commentaar. Het spreekt vanzelf dat het vraagstuk geenerlei kans had door den heer Javary gunstig te worden beoordeeld na eene eenvoudige uiteenzetting van den heer Neujean, die zelf werd voorgelicht door zijn geheim comiteit, wiens geloofwaardigheid men kent en die de Verbinding doet doorgaan als de bron van alle kwalen. Op eene verkeerde inlichting volgt eene verkeerde beoordeeling, dit is logisch. Ook onthoudt men er zich zorgvuldig van ons te doen kennen op welke redenen de heer Javary zijne tegenkanting zou hebben gesteund. Niets is gemakkelijker te bewijzen dan dat de heer Javary op een dwaalspoor werd gebracht.

Immers hij heeft duidelijk en uitdrukkelijk eene gansch tegenovergestelde meening uitgebracht over een vraagstuk dat hij rijpelijk had ingestudeerd, waarvan hij ongetwijfeld het

initiatief en in elk geval de volle verantwoordelijkheid had op zich genomen : de vervanging der kopstatie te Rijsel door eene doorrijstatie.

Het ontwerp van den heer Javary voorziet niet, zooals te Brussel, de verbinding eener kopstatie met eene andere van denzelfden aard terwijl beide op dezelfde plaats worden gehandhaafd, doch het gaat veel verder : het voorziet de volledige ontruiming der huidige statie te Rijsel, ten koste van den ondergang der puikste wijk van de stad en de oprichting op afstand van een doorrijstatie.

Hij heeft hierover eene zeer gedocumenteerde voordracht gehouden in de « Société industrielle du Nord », en heeft ze als brochure uitgegeven.

Na te hebben gesproken over de na-deelen der kopstatie, besluit hij aldus : « Wat ware dit alles *vereenvoudigd* indien het mogelijk was de vervanging der huidige kopstatie door eene doorrijstatie in aanmerking te nemen en tot welk prachtig geheel zouden wij aldus niet geraken, niet alleen onder opzicht van de *verbetering van den dienst der spoorwegen*, maar ook zelfs onder opzicht van het uitwendig uitzicht en van het uitzicht der statie !

» Gij moet erover beslissen; ik laat de hoop niet varen dat deze opvatting in de toekomst zal worden verwezenlijkt. »

Alzoo strekt deze zaak tot beschaming van hen die zich hebben beroepen op het advies, in den loop van een gesprek, gevraagd aan den heer Javary. Deze kon niet vermoeden dat hij er aldus zou toe gebracht worden de vooraf bedachte, wel overlegde en spontane getuigenis van zijn uitstekenden voorganger te logenstraffen en zichzelf te logenstraffen, hij die een beslist voorstander is van de doorrijstatiën, dermate dat hij niet beducht is noch voor den strijd met de plaatselijke invloeden noch voor het hevig verzet der geschade belangen.

Men weet dat lang vóór den oorlog de Fransche Regeering, bij het aanleggen van den « Chemin de fer métropolitain » te Parijs, heeft geëischt dat het tracé derwijze zou worden opge maakt dat men niet zou beletten het aanleggen eener verbinding en het bouwen eener centraalstatie voor de groote spoorweglijnen.

De repliek zegt ons : « Wat het ontwerp van verbinding te Parijs betreft, mag men zeker zijn dat er geen spraak meer zal van zijn. »

Men mag zeker zijn !

Ziehier wat zeker is : dat de stukken van de Chambre des Députés, terug ingaande op het vooroorlogsch plan, in 1923 het programma der Regeering hebben bekendgemaakt voor de uitbreiding en de verbetering van 's lands uitrusting, en dat onder het hoofdstuk spoorwegen bijna bovenaan het programma wordt vermeld : « *Verbinding der statiën Parijs-Noord en Parijs-Lyon-Middellandsche Zee* ».

Men merke wel op dat deze bekendmaking zelfs dagteekent van na het indienen in 1922 van het ontwerp van den heer Neujean.

Ten einde stelselmatig de uitgaven voor de Verbinding aan te dikken, had men getracht haar de kosten aan te rekenen voor de depotstatie te Vorst.

Om deze poging te vrijdelen heeft het ons volstaan uit de nota van de minderheid van den heer Helleputte de volgende beschouwingen te lichten :

« De goedgekeurde ontwerpen maken te Vorst een depotstatie voor de stellen wagens der reizigerstreinen en voor de loods der motoren. De gronden zijn sedert lang aangekocht en de werken ervan werden vóór den oorlog aangevangen.

» Die installaties werden in alle tijden en in alle veronderstellingen door verschillende commissiën noodzakelijk geoordeeld, maar zooals de inleidende

nota van de Begrooting der buitengewone ontvangsten en uitgaven van 1900 het reeds deed opmerken, kunnen deze installaties in het stelsel der Verbinding beperkt worden.

» De uitgave voor de depotstatie te Vorst is dus geen gevolg van de Verbinding. Zij kan zelfs door de verwezenlijking dezer laatste verminderd worden. »

Men antwoordt ons op bitsen toon :

« Dit is blijkbaar mis en men heeft aan den heer Helleputte een onwaarheid doen zeggen met te beweren dat de werken te Vorst vóór den oorlog werden aangevangen. Ik zie volstrekt te Vorst geen werken die werden aangevat en die zouden kunnen dienstig zijn voor de Verbinding : sporenbundels, enz. »

Laten wij terzijde deze voor den heer Helleputte kwetsende bewering. Als ervaren technicus was hij wel bij machte zonder iemands hulp te oordeelen over de aanzienlijke werken die vóór den oorlog werden uitgevoerd en die noodig zijn voor de rangeerstatie.

Zijne verklaring strookt streng met de waarheid. Wijzelf hebben ons door een bezoek ter plaatse daarvan kunnen overtuigen.

Vóór den oorlog werd er gebouwd :

1^o Een ontzaglijk gewelf in metselwerk over de Zenne, van ten minste 100 meter lengte, dat gedeeltelijk wordt in beslag genomen door de sporen der koopwarenstatie, doch waarvan althans een derde van het gebouwde deel bestemd is voor de toegangs- en wijksporen der rangeerstatie voor de Verbinding;

2^o Een oprecht monumentaal viaduct in metaal, van 23 meter opening, hebbende — stapsgewijze gemeten — 70 tot 75 meter lengte, zegge eene oppervlakte van ongeveer 1,700 vierkante meter, en waarvan ongeveer de helft bestemd is voor het aanleggen der sporen van de rangeerstatie;

3^o De nieuwe lijn Gent-Sint-Pieters naar Brussel-Zuid loopt over de ran-

geerstatie langs een ontzaglijken viaduct van veel meer dan 100 meter lengte, gebouwd op groote hoogte boven den natuurgrond en boven de sporen der rangeerstatie, die zelf 5 tot 6 meter werden opgehoogd boven den natuurgrond der vroegere weiden.

De onderbouw van dit kunstwerk, dat in België eene uitzondering is, is gevestigd in de slijkachtige aanslibbingen der Zennevallei. Vooraleer de hoogte te bereiken der sporen van de rangeerstatie, waar de viaduct overheen loopt, bereikt de onderbouw, *vanaf het fundament*, eene reeds aanzienlijke hoogte die de uitvoering ervan nog zou hebben bemoeilijkt na het leggen der sporen van de statie. Ook heeft men reeds vóór den oorlog deze fundeeringen gebouwd tot op de hoogte van het spoor en de eenvoudige wandelaar kan gemakkelijk zien hoe een zeker aantal blokken van dezen onderbouw uitsteken boven het gedeelte der ophoogingswerken, die reeds werden uitgevoerd voor de rangeerstatie. Zonder de statie ware deze viaduct overbodig en zouden de uitgevoerde fundeeringen niet zijn aangelegd.

Dit zijn geen beoordeelingen, doch wel feiten die elk lid van den Senaat kan gaan vaststellen.

Dit belet niet de opstellers der replieknota stoutmoedig te schrijven dat zij te Vorst volstrekt geen werken zien die werden aangevat en die zullen noodig zijn in geval van Verbinding.

De replieknota zegt verder nog : « Het is volstrekt onwaar dat « deze instellingen in elk geval volkomen noodig » worden geacht ».

Deze bewering wordt tegengesproken door het feit dat de noodzakelijkheid der inrichtingen in de statie te Vorst *in elk geval* werd ingezien vóór den oorlog door de hoogere ambtenaren die het vraagstuk hebben onderzocht zonder vooringenomenheid, in volle onafhankelijkheid, onder voorzitterschap van den uitstekenden deskundige, wijlen den heer Ramaeckers.

Het is zelfs op zijne uitdrukkelijke verklaring dat de inleidende nota der buitengewone begroting voor 1900, houdende de eerste credieten door ons aangevraagd voor de Verbinding, deed uitschijnen dat het in het stelsel der Verbinding zelfs gemakkelijk was de inrichtingen voor rangeer- en bergingsdienst te verminderen.

Dit sluit wel in zich dat, in geval van niet-uitvoering der Verbinding, de inrichtingen te Vorst niet alleen noodig maar zelfs ruimer en kostelijker zouden zijn geweest.

De enkele ambtenaren, die thans een verdachten veldtocht voeren tegen de Verbinding, koesteren illusies met te veronderstellen dat het hun volstaat, om de waarde dezer louter objectieve studies te niet te doen, daartegen deze scherpe bewering voorop te zetten: « het is volstrekt onnauwkeurig, enz. »

Meer nog. Onze tegenstrevers hebben vooraf zelf deze bewering gelogenstraft.

De Regeering heeft aan de Middenafdeeling van de Kamer, ter staving van het ontwerp tot opgeven van de werken, plans voorgelegd tot inrichting der Zuidstatie in de dubbele veronderstelling:

1^o Opgeven van de Verbinding met handhaving der kopstatie;

2^o Verwezenlijking der Verbinding.

Onder meer op de plans IV en V heeft de heer Helleputte de aandacht gevestigd en met zijn grondige kennis als vakman heeft hij daaruit volstrekt afdoende gevolgtrekkingen afgeleid:

« Het is leerrijk, zegt hij (blz. 136), de plans IV en V te vergelijken. Men ziet duidelijk dat vanaf de Koningslaan de schikking dezelfde is in het geval van de Verbinding en in dit van de kopstatie, en dat men er in beide gevallen dezelfde sporen naar de wagenstelplaats enerzijds en naar de rangeerstatie anderzijds aantreft. Die installaties zijn dus niet onafscheidbaar van de Verbinding en kunnen niet ten laste van deze laatste gelegd worden. »

Onze tegensprekers zijn zoo zeer in

de war dat zij zich in hunne eigen documenten niet meer terugvinden!

In onze nota n^r 4 hebben wij doen uitschijnen welke onrechtvaardigheid werd beraamd tegen de onteigende eigenaars, met ze te willen berooven van hun recht op wederafstand.

Politiek van onrechtvaardig verworven goed, zegden wij, *die op zichzelf hen die het meest aarzelen, moet kanten tegen het ontwerp tot opgeving.*

De opstellers der replieknota geven ons dit verbluffend antwoord: « Indien de Verbinding tot stand komt, zullen de vroegere eigenaars eveneens worden beroofd van hun recht op wederafstand, enz. »

Het is alsof men zegde aan iemand wiens auto werd gestolen: het komt er niet op aan, want indien gij gevolg hadt gegeven aan uw besluit dit rijtuig te verkoopen, dan zoudt gij het eveneens kwijt zijn.

Weten zij dan niet dat het recht van wederafstand slechts in de wet werd voorzien om, onder voorwendsel van openbaar nut, onteigeningen te vermijden die niet tot dit doel dienen? Het recht van wederafstand geldt enkel in geval de werken, die de onteigening wettigen, niet mochten worden uitgevoerd; worden zij daarentegen wel uitgevoerd dan mogen de eigenaars niet worden beroofd van een recht, waarvan de uitoefening afhangt van de niet-uitvoering.

Doch, buiten deze valsche redenering, zegt het antwoord nog meer: « Dit is een gevolg van de strooksgewijze onteigening ».

Deze bewering is volstrekt valsch. De strooksgewijze onteigening heeft hoe genaamd niet dit gevolg en laat het recht van wederafstand volstrekt onaangetaast. Bovendien gaat de juridische dwaling hier gepaard met een feitelijke vergissing; want de strooksgewijze ont-

eigening werd niet toegepast op de eigendommen door den Staat onteigend in de gedeelten van het tracé der Verbinding, gelegen eensdeels tusschen de Loxumstraat en de Noordstatie en anderdeels tusschen de Hospitaalstraat en de Zuidstatie.

Het is niet te verwonderen dat de heer Neujean, voorgelicht door raads-
mannen die zelf zoo slecht zijn ingelicht, talrijke misslagen heeft begaan.

Het verschijnen van de nota van de minderheid, opgemaakt door den heer Helleputte, had de aandacht gaande gemaakt van een belangrijk financieel blad, *L'Echo de la Bourse*. Dit blad had zich onomwonden uitgesproken tegen de Verbinding wegens redenen van financieelen aard, die thans vervallen zijn; doch, na te hebben gestreden voor het opgeven van de werken, liet het ten voordeele van het recht van wederafstand een lang en fel beredeneerd artikel verschijnen, waarin het zich plaatst boven de aangelegenheden van gepastheid en zich uitsluitend laat leiden door het rechtvaardigheidsgevoelen.

Hier volgt een uittreksel. Het artikel haalt vooreerst de bepaling aan der wet van 17 April 1835, waarbij het recht van wederafstand wordt voorzien, dan besluit het :

« Krachtens de wet van 1835, heeft de onteigende dus het recht terug in het bezit van zijn eigendom te treden, indien de werken, waarvoor zijn goed werd aangeslagen, niet worden uitgevoerd. Het is krachtens deze wet dat de onteigeningen voor de Verbinding werden gedaan. Komt eene andere wet, *vijftien of twintig jaar later*, en deze berooft den onteigende van dit recht.

» In al de talen van de wereld noemt men dit bedrog. En de heer Helleputte had volkomen gelijk verzet aan te teekenen tegen deze bepaling, waar de diefstal vingerdik op ligt.

» Waarom heeft de wetgever van 1835 aan de onteigenden het recht van wederafstand toegekend? Om de speculatie op de onteigening te vermijden. Bestond

het recht van wederafstand niet, dan zou de onteigening wegens openbaar nut aan een slechte Regeering kunnen dienen om zich geldmiddelen aan te schaffen ten nadeele van enkele schatplichtigen. En hetgeen waar is voor de Regeering geldt ook voor de besturen der provinciën en der gemeenten.

» Wij stellen eene vraag aan de Regeering. Indien de huizen en de gronden welke zij heeft aangekocht voor zichzelf en voor de Stad Brussel, sedert de onteigening in waarde waren *verminderd* in plaats van verhoogd, zou zij er dan aan denken de onteigenden te berooven van het recht van wederafstand?

» Daarin ligt de bekentenis van de *speculatie*. »

Het kon niet beter gezegd. Ziedaar vanwege een beoordeelaar die er geenszins kan van verdacht worden de Verbinding genegen te zijn, de verontwaardigde taal waarop wordt onthaald eene bepaling die rechtstreeks het recht overtreedt en die in het ontwerp tot opgeven van de werken werd gelascht zonder eenig commentaar.

De Senaat zal de verantwoordelijkheid van eene zoo schreeuwende onrechtvaardigheid niet op zich willen nemen.

DE VERBINDING IS REEDS HALF VER-
WEZENLIJKT.

Om te doen uitschijnen hoe onredelijk het afzien van de Verbinding zou zijn, hebben wij herhaaldelijk bevestigd dat het ontwerp reeds half is verwezenlijkt.

Onze tegenstrevers betwisten zulks, doch zij bewijzen aldus dat zij zich zelfs geen rekenschap geven van de uitgebreide taak die ons wachtte toen het gold over te gaan tot de daad en tot de uitvoering der beslissingen van het Parlement.

Buiten de wijken van de Putterij en Sint-Elisabeth dienden al de gebouwen onteigend op den afstand der drie kilo-

meter van de Verbinding. Vandaar voor ieder dezer 900 tot 1,000 eigendommen, schattingen door de deskundigen — en haar duur is klassiek — vandaar, in geval van mislukking van moeizame onderhandelingen, rechtsgedingen, pleidooien, daarna vonnissen en arresten, ongeduldig verbeid gedurende talrijke jaren.

Volgens al de vooruitzichten moest deze verrichting meer tijd en meer moeite vergen dan de uitvoering van het technisch gedeelte. Het is een der grootste onteigeningen die ooit in België werden gedaan, voor een bedrag van 82 miljoen-goud; ook was hiertoe de medewerking der schatplichtigen van heel het land noodig en, het weze in het voorbijgaan gezegd, is het niet onduidelijk thans te hooren beweren dat deze reusachtige inspanning, deze ontzaglijke uitgave uitsluitend zou nut opleveren voor de Stad Brussel?

Eens de hinderpaal der onteigeningen overwonnen, heeft men de hand geslagen aan het technisch gedeelte: draineeren, graven en aanleggen der bedding van de Centrale halte, vervolgens de werken vanaf de Kapelleplaats tot vóór de Zuidstatie. De aanbesteding van de tunnel onder de Krommestraat werd eene eerste maal uitgeschreven en de heraanbesteding was officieel aangekondigd toen de heer Neujean is gekomen wie, onder ingeving van den heer Max, alles heeft stopgezet.

Veel meer dan de helft der vóór den oorlog geraamde uitgave was toen reeds overschreden, veel meer dan de helft der juridische, financieele en technische moeilijkheden waren opgelost.

Hadden wij niet gelijk te zeggen dat de Verbinding half is verwezenlijkt op het oogenblik dat men ons voorstelt er van af te zien.

* * *

Doch ten opzichte van de uitgevoerde werken waren wij verwonderd, geschreven door de vakkundigen opstellers van het antwoord, een opmerking te vinden

vroeger in de pers uitgedrukt door oningewijden, welke men kan vergeven het ontwerp niet te kennen.

« Men is begonnen, aldus onze tegenstanders, met het gedeelte dat geen moeilijkheden opleverde. Het is daarmee dat men had moeten eindigen indien men de Staatspenningen had willen ontzien. »

Dat zij vernemen, vermits zij de wordingsgeschiedenis niet kennen, dat het te volgen programma werd vastgesteld op een niet verdacht tijdstip, jaren vóór de uitvoering der werken, vermits wij zelf er nog bij betrokken waren.

Dit programma werd juist ingegeven door de bezorgdheid de Staatspenningen te ontzien en ook door den wensch zoo weinig mogelijk de wegenis van de hoofdstad te schaden.

De uitvoering van 1,900 loopende meter tunnel doorheen de stad beslaat *grosso modo* 400,000 kubiek meter ontgruiming. Waren de werken daarmee begonnen — in de veronderstelling dat men in 1911 over de noodige gronden beschikte — dan had men die 400,000 kubiek meter met karren door de meest drukke straten van het centrum der hoofdstad moeten vervoeren naar opslagterreinen buiten de agglomeratie. De uitgave ware zeer aanzienlijk geweest. Naderhand zou men een gedeelte van dezen grond hebben moeten weerhalen om ze te storten tot aanhooping van verheven gedeelten. De uitgave ware aldus verdubbeld.

Daar de verheven gedeelten integraal moesten uitgevoerd worden vóór het graven van de tunnels, en doorgezet worden tot aan de Noord- en Zuidstatieën, werd het gemakkelijk en logisch de 400,000 kubiekmeter eerst tusschen de steunmuren der opgehoogde vakken te storten, en nadien het overschot in wagens staande op een statiespoor, vanwaar zij met treinen zouden weggevoerd worden. De uitvoering van een programma in tegenovergestelden zin zou, door het over en weer voeren van die

honderdduizend kubiekmeter grond, de reeds al te drukke straten van het centrum der hoofdstad bevuild en onbruikbaar gemaakt hebben.

Een andere reden, die in feite het gevolgd programma billijkte, ligt hierin dat men over de noodige gronden moest beschikken om de werken te beginnen. Onze tegensprekers schijnen er zelfs niet aan gedacht te hebben, zooniet zouden zij hebben ingezien dat de aankopen van gronden in het vak waar de werken werden uitgevoerd het minst last hadden gegeven en dat zij geregeld waren lang vóór deze gelegen in de andere secties.

Ziedaar nog een kritiek weerlegd van de blinde vooringenomenheid waartegen wij strijden.

* *

Doch het duidelijk ongegrond verwijt de werken averechts begonnen te hebben was slechts een voorwendsel voor een beschuldiging van bedrog gericht tegen de uitmuntende ingenieurs die het programma van de werken hadden opge maakt.

De opstellers van het antwoord voegen erinderdaad bij: «Men schijnt wel schrik te hebben gehad het moeilijkste werk aan te vatten. Aldus had men zelfs het middel niet bestudeerd het kwelmzand te bestrijden op de gevaarlijke plaatsen. »

Men kon evengoed zeggen dat de technici die de Verbinding leidden het land hebben willen bedriegen — men vraagt zich af met welk doel! — met het te verlokken door gemakkelijke werken, op gevaar af het eens voor moeilijkheden te plaatsen die zij zoodanig ongenaakbaar achtten dat zij er zelfs de studie niet van aandierven.

Is het inzicht af te breken bij onze tegenstanders zoo onweerstaanbaar, dat zij zelfs de noodige geestesvrijheid niet meer hebben om kennis te nemen met de wordingsgeschiedenis van de zaak en met de grondige studiën waaraan het vraagstuk onderworpen werd?

Wij zeggen het duidelijk: het is afdoend bewezen dat het kwelmzand op geen enkele plaats van het tracé voorkomt.

Ofwel weten de opstellers van de repliek het niet, en hun onwetendheid is onvergeeflijk, wegens de overvloedige bewijzen ten gunste van onze bevestiging; ofwel weten zij het wel en dan is deze opwerping van het kwelmzand nog een list om het Parlement verkeerd in te lichten.

Zooals de nota van 1909 gevoegd bij de buitengewone begrooting er aan herinnert, was de eerste bezorgdheid van den ontwerper van het tracé den ondergrond der Stad Brussel te onderzoeken. Men kan zelfs zeggen dat de uitslag van deze voorafgaande studie met strenge juistheid het aan te nemen tracé heeft aangeduid.

Men was op de hoogte vóór alle bijzondere peilingen. De officieele zoowel als private geologische bescheiden, de hydrologische studies van den ondergrond van Brussel, gecontroleerd door de vergelijking met talrijke putten, lieten toe zich voldoende rekening te geven van den aard der terreinen en van het verloop van het grondwater.

De Regeering stelde niettemin in 1900 een Commissie van geologen aan, belast peilingen te doen als controle. Zij was samengesteld uit de heeren Mourlon, Renard en Rutot, waarvan wij de hooge bevoegdheid niet behoeven te doen uitschijnen.

In plaats van zich te beperken tot de studie alleen van de terreinen door de Verbinding ingenomen, achtten zij het nuttig hun aard te vergelijken met twee varianten van het tracé, bij veronderstelling beschouwd.

Zeven peilingen volstonden om op verschillende punten dezer varianten het bestaan van kwelmzand aan te treffen.

Zij deden daarentegen zes en twintig andere peilingen volgens het tracé van het aangenomen ontwerp. De ontleding ervan wordt uitvoerig gegeven op blad-

zijde 81 tot 97 van de nota van 1909; men gaat er den aard na van 461 stalen uit de buizen gehaald *en niet één, niet een enkel doet de aanwezigheid vaststellen van kwelmsand!*

Zich verslagen voelend op dit gebied, hebben de ontwerpers van het verslag van den heer Hallet hem ingegeven dat het niet volstaat peilingen te doen om de samenstelling van de gronden te kennen; volgens hen kan men slechts steunen op proeven in 't groot.

Welnu, die proeven in 't groot zijn met welslagen gedaan geworden, niet alleen in gelijkaardige of slechtere terreinen, doch zelfs ter plaatse werd een proef in 't groot gedaan.

De Commissie der geologen stelt in haar verslag vast dat de meest critieke voorwaarden van de werken in de Centrale halte zouden liggen en zij aarzelt niet te zeggen dat het graven van de halte niet zeer gemakkelijk zal zijn.

In 1912-1913 begonnen de ingenieurs van den Staat in de Putterij de werken voor het graven voor de halte; al de vaststellingen gedaan door de peilingen werden bevestigd. De aard van den bodem, gekend zijnde als bijzonder waterhoudend en met zeer zwakken weerstand, zoo waren de noodige voorzorgen genomen geworden.

De aanvankelijke ontruiming, zoover doorgezet als de aard van den bodem het toeliet, werd er voor Staatsrekening overgegaan tot de gezondmaking van het overblijvende gedeelte door het aanleggen van draineerbuisen, zooals deze welke te Turn-en-Taxis de beste uitslagen hadden opgeleverd. Ongeveer 4 meter lager dan de bedding voor het plaatsen der sporen van de Centrale halte, werden twee draineergalerijen gegraven, die alras het grondwater ver beneden het peil der toekomstige sporen hebben verlaagd.

De bijval was volledig en beslissend. Op dezen vroeger beweegbaren bodem, die zelfs niet het gewicht van een mensch verdroeg, konden de zware vracht-

wagens die de kareelsteen en ander materiaal aanbrachten rijden veertien dagen na het graven van de naastbijgelegen galerij.

De aldus drooggelegde grond werd daarna ontruimd op de oppervlakte van de Centrale halte tot op het peil der toekomstige sporen.

De bodem werd zoo goed gedraineerd, zoo verstevigd dat de uiterst steile hellingen, bijna loodrecht aan den voet van oude gebouwen, niet verroerd hebben vanaf den aanvang van den oorlog, zonder eenige zorg, zonder eenig onderhoud, zonder toezicht en zonder dat eenig verstevigingswerk er gedaan werd. De afhankelijkheden van het hotel d'Ur-sel, die bijna loodrecht staan boven het graafwerk, hebben niet de minste schade geleden, noch wegens de uitvoering van het werk, noch wegens het verlaten van de werf sedert vijftien jaar.

De bedding zooals elkeen ze kan zien, is de definitieve bedding van de Centrale halte, alleen de sporen moeten er op gelegd worden. De grond werd gedraineerd op 4 1/2 meter beneden het laagste peil en op 2 1/2 meter ongeveer beneden het laagste peil van de aan te leggen fundamenteen; het peil van het grondwater werd verlaagd met 6 meter, en dat alles zonder eenig ongeval.

Het volledig welslagen van de onderneming werd eenparig door al de specialisten erkend.

Is het dan niet onverschoonbaar dat men, met het doel de openbare meening te misleiden, daarna nog komt spreken van kwelmsand, waarvan het niet bestaan zoo schitterend werd bewezen?

De in de Putterij verkregen uitslag verbaasde dan ook de oningewijden, die langen tijd denkbeeldige rampen vreesden, doch deze uitslag kwam slechts de verwachting bevestigen van al de vakkundigen op de hoogte van de talrijke werken vroeger uitgevoerd in de waterhoudende Ypersche zandgronden.

Het was slechts de herhaling van den bijval van een andere proef in 't groot,

vroeger gedaan door den heer Bruneel in de statie van Turn-en-Taxis, die een oppervlakte beslaat van 44 hectaren.

Bij de uitvoering van de groote groeve die toegang geeft tot deze statie, heeft men op groote diepte zeer waterhoudend zand gevonden, uiterst malsch, zoodanig dat de werklieden slechts konden loopen over planken en dat de groeve aanvankelijk niet op de voorgeschreven diepte kon gemaakt worden.

In deze gronden, en ongeveer 2 meter lager dan het voor de sporen ontworpen peil, werd een draineergalerij met kleine doorsnede aangelegd. Na enkele weken was de drooglegging van den grond van dien aard, dat de groeve met loodrechte wanden haast zonder blindeering kon gegraven worden en dat kort na het uitdiepen van de groeve, de sporen konden gelegd worden. Het rijden van zware en talrijke machines over deze vroeger volkomen malsche lagen verwekt bij deze niet de minste beweging. Dit was voorzien, dat moest zoo zijn.

Er is echter nog meer. Ondervindingen in 't groot, in 't zeer groot, hebben zelfs het kwelmsand overmeesterd, dat niet voorkomt in het tracé van de Verbinding.

De tunnels van Godarville en Senefte werden gegraven in volle zandachtige of leem-zandachtige Ypersche kwelmzandlagen. De tunnel van Ronse, gegraven op ongeveer 35 meter onder den heuvelkam, ligt in volle Ypersche kwelmsand. Deze verschillende kunstwerken konden uitgevoerd worden dank aan voorafgaande delving van draineergalerijen.

Wij zouden menigvuldige rechtstreekse en afdoende ondervindingen kunnen opsommen; men kan er nog een heele reeks vermeld vinden op bladzijde 114 van de nota van 1909 en in de redevoering van 15 Maart 1911, in de Kamer, van den heer de Broqueville, toenmaligen Minister van Spoorwegen.

Laten wij hopen dat het gedaan zal zijn met de legende van het kwelmsand, uitgedacht om schrik aan te jagen, en

dat onze tegenstanders voortaan de hoop zullen willen opgeven de leden van den Senaat te ontstellen met het vooruitzicht van ingebeelde moeilijkheden.

Onze tegensprekers hoeden er zich voor nog van de tunnel van het Jubelpark te spreken. Dat is voorzichtig van hunnentwege.

Zij hebben begrepen dat men niet meer moest trachten, zooals in het verslag van den heer Max Hallet, een vergelijking te maken tusschen de tunnel van de Verbinding te graven in de benedenstad, in de flank van de helling, en deze van het Jubelpark gelegen op de hoogte; tusschen een werk aan te leggen in het vochtige Ypersche zand waarvan de hechtheid wonderbaar wordt door de draineering, en een werk waarvan de grondvesten zich op 10 meter bevinden boven het grondwater in een bodem die volkomen droog is, jammerlijk berucht om voorheen door zijn plotselinge verschuivingen den dood veroorzaakt te hebben van een aantal aardewerkers, in een zone samengesteld uit zand zonder vastheid, immer gereed in te storten, vloeibaar als in een zandlooper die ontsnapt tot tusschen de blindeering der groeven en aldus gaten maakt die zich 't een in 't ander ver uitstrekken en onvermijdelijk schade verwekken aan de oppervlakte.

Beide werken verschillen met elkaar evenzeer als de dag en de nacht.

* *

De vorige regels waren geschreven toen wij op 11 Januari antwoord ontvingen op onze vraag n^o 49 van 1 December 1927 betreffende het heien van palen voor de overwelving van de Krommestraat.

Dit antwoord mist volkomen duidelijkheid. Het geeft wel op het plan aan waar de palen van de fundamenten moeten komen, doch het vermeldt niet de plaatsen, onder welken last en op welke valhoogte de proef-

palen werden geslagen, hetgeen in dit geval een hoofdbelang heeft, vermits de opsteller van het antwoord meent te moeten steunen op het feit dat de lengte van de proefpalen ontoereikend bevonden werd voor een gedeelte der definitieve palen.

Deze ontoereikendheid biedt trouwens niets buitengewoons, zij komt dikwijls voor in de uitvoering der werken. Men verhelpt dit gemakkelijk op verschillende manieren, namelijk door toevoeging van verlengstukken aan de palen die nog niet den vereischten weerstand bieden op het oogenblik dat zij tot op het peil van den bodem geslagen zijn, hetgeen een gewoon gebruik is. Het is mangel aan ernstige argumenten met dergelijke kleinigheden in te roepen.

Moest wijlen de heer Coppieters nog bij ons zijn, dan is het niet dat geringe euvel dat hem zou beletten, met zijn voornaam gezag van ingenieur en uitvoerder van groote werken, zijn getuigenis te herhalen vroeger in den Senaat uitgesproken :

« Ik heb het genoeg gehad vast te stellen dat het ontwerp waarvan ik de plannen kon zien, ditmaal prachtig werd bestudeerd in alle opzichten *en namelijk wat betreft de fundamenteën.* »

Is het niet ongehoord dat men, ten einde twijfel te doen ontstaan omtrent den aard van den ondergrond, er zich durft op beroepen dat een der heimachines voor het inslaan gebruikt, op een gesteld oogenblik niet juist op het peil van den grond kon gehouden worden, daar zij in de modder was geraakt door dat de aannemer de voorzorg niet had genomen de noodige schikkingen te treffen voor den afloop van het regenwater ? Het zijn beleedigende vrijposigheden jegens de leden van den Senaat hen in staat te wanen dergelijke gevolgtrekkingen te maken.

En zeggen dat het dezelfde ambtenaren zijn die met koortsige haast arbeiden aan het vak, volkomen nutteloos zonder de Verbinding, van Brussel-Zuid naar Denderleeuw, om de lijn

naar Gent-Sint-Pieters aan te vullen. Zij bouwen er eene kolossale boogbrug een halven kilometer lang en 40 tot 50 meter hoog in de vallei van de Pede, gevormd door de slechtste aangeslibde gronden, hetgeen geweten is van al degenen die zooals wij die streek kennen.

Dit geweldig kunstwerk, zonder voor gaande in de werken door het Departement van Spoorwegen uitgevoerd, moet gebouwd worden op heipalen.

Volgens inlichtingen die ons van ginds toekwamen waren er na de toewijzing maanden vereischt om de lengte van de palen vast te stellen en zelfs, naar het schijnt, om het stelsel der grondvesten te bepalen.

Het ware belangwekkend te weten welke voor de *definitieve* inheijningen, de lengte is der onderscheiden palen geheid in de verschillende plaatsen : massieve grondvesten, bruggenhoofden, brugpijlers en welke hun verschil van lengte is met deze der onderscheiden proefpalen.

Wij zouden wel willen weten of de ongemakken op dit gebied ontmoet bij onze tegenstrevers het voorstel gaan uitlokken af te zien van dit werk, zooals zij het doen voor de Verbinding.

Dit alles alleen om het vooringenomen en eenzijdig kenteeken te doen uitschijnen van het antwoord dat ons gegeven werd omtrent het inheien van palen voor de overwelling van de Kromme straat.

In den laatsten tijd werden de gronden van de Putterij ontoegankelijk gemaakt met al de straatjes die er heen leiden af te sluiten. Het zijn gronden van den Staat, die de stad in bezit heeft genomen om er werken uit te voeren omtrent dewelke wij gaarne van den Minister van Spoorwegen wilden vernemen waarin zij bestaan en of zij niet van aard zijn de werken van de Verbinding te stremmen.

Hij zal stellig niet willen dat de Stad er zich eens zou kunnen op beroepen, in weerwil van de prerogatieven van den Senaat, om er met medehulp van de

Regeering een argument uit te halen tegen de voltooiing van de Verbinding. De eerlijkheid zou er niet bij gebaat zijn. Er kan dus slechts sprake zijn van werken die zelfs noodzakelijk zijn in geval van Verbinding.

Niet zonder moeite konden wij er in slagen binnen de afsluiting te geraken ten einde ons rekenschap te geven met de gegevens van het plan gevoegd bij het antwoord op de negen-en-veertigste vraag.

Welnu wij hebben vastgesteld dat het plaatsen van heipalen volkomen toereikend werd geacht door degenen die het heden willen miskennen, dat op de helft van de lengte van het Westerkop, zij zelfs niet alleen de fundamente, doch zelfs een gedeelte van het bovengedeelte van het bruggenhoofd hebben opgemaakt. De massieve grondvesten 3, 4 en 5 insgelijks staan op palen ! Wellicht ware dat eveneens zoo geweest voor al de overige massa's indien de oorlog niet plots de werken had gestuit.

Doch wat daar is uitgevoerd bewijst dat de heden uitgebrachte kritiek ongegrond is. Het zijn feiten waartegen de pogingen van tegenwerking, uitgedacht ten behoeve eener slechte zaak, niet kunnen opwegen.

*
* *

BEDRIJFSKOSTEN VAN DE VERBINDING.

De ambtenaren tegen de Verbinding gekant hebben de kosten van den rit tusschen de verbonden Noord- en Zuidstaties op 26.60 per kilometer bepaald.

Dat is niet aan te nemen. Om het te bewijzen hebben wij de gegevens aangehaald van het Officieel Verslag der Spoorwegen voor 1924. Het was het laatste op dat oogenblik bekend gemaakt.

in 1913 bedroeg ongeveer	47,000,000	kilometer
was in 1920 gevallen op	26,000,000	—
In 1921 is hij opnieuw gestegen tot	31,000,000	—
In 1922 — — — —	34,000,000	—
In 1923 — — — —	36,000,000	—
In 1924 — — — —	37,137,458	—
In 1925 — — — —	38,599,489	—

Wij hebben er het bewijs gevonden dat, met den prijs per kilometer trein op 26.60 te nemen voor den rit afgelegd op het net in zijn geheel in 1924, men een veel hoogere uitgave bij de ontvangst voor reizigers zou bereiken ! De gevolgtrekking ligt voor het grijpen.

Edoch, werpen onze tegenstanders ons op, gij hebt geen rekening gehouden met de waardevermindering van den frank sedert 1924 ! Gij handelt als een « privaat persoon die heden zijn begroting zou willen opmaken met het aantal franken te herhalen dat hij in 1924 betaalde aan zijn kleermaker, zijn kruidenier, enz. » — « Dergelijke listen, zoo besluiten zij, bewijzen de verlegenheid van onze tegenstanders. »

Laten wij nagaan aan welke zijde de listen en de verlegenheid zich bevinden.

Waarom, in plaats van ons deze ongerijmde redeneering aan te wrijven, hebben onze tegensprekers niet getracht ons in de war te brengen met de huidige cijfers van den kilometer-rit der reizigerstreinen en deze van de ontvangst voor reizigers voor te leggen ?

Het is omdat zij wel weten, zoo goed als wij, dat onze berekeningen, bij wijze van voorbeeld gesteund op de statistieken van 1924 — de eenigste die alsdan waren bekendgemaakt — eene zoo overvloedige speelruimte laten ter staving van onze bewijsvoering dat zij niet zou kunnen worden opgeslorpt door de latere statistieken. Ziehier het bewijs :

Deze speelruimte is de uitslag van opsporingen en berekeningen die wij ons zouden hebben kunnen sparen, doch die wij niet hebben gearzeld te ondernemen omdat wij zeker waren tot een gunstig besluit te komen.

De kilometerafstand, door de reizigerstreinen afgelegd, die

Gezien deze stijging en het uitgangspunt mag men met alle gematigdheid veronderstellen dat het verkeer in 1926 met 1 miljoen zal zijn gestegen en met 1 miljoen in 1927, hetgeen voor het jaar 1927 zou geven het cijfer van 40 miljoen 600,000 kilometer.

Indien men den prijs van den kilometer-trein neemt tegen 26.60 volgens den onverminderbaren prijs onzer tegenstrevers, dan zou deze afgelegde afstand gekost hebben 1,079,960,000 frank.

Onderzoeken wij thans de ontvangsten. Vijf maand geleden, op 27 Juli, hebben wij eene vraag gesteld om te weten welke onder het stelsel der nieuwe tarieven de ontvangst per kilometer was van den reizigersdienst over heel het net. De vraag is onbeantwoord gebleven.

Doch enkele dagen geleden hebben wij de inlichting gevonden in eene private publicatie die de cijfers weergaf der ontvangsten van de Nationale Maatschappij, die, zoo wij ons niet vergissen, hare boekhouding opmaakt van September tot September.

Voor de twaalf maanden, van September 1925 tot einde Augustus 1926 bedroeg de ontvangst van den reizigersdienst 485,664,000 frank; voor de twaalf maanden daaropvolgend, van September 1926 tot einde Augustus 1927, dank zij eene sterke verhooging der tarieven, is de ontvangst gestegen tot 665,510,000 frank.

Wij houden stil bij dit laatste cijfer om te blijven binnen de actualiteit, waaraan men ons verwijt te hebben willen ontsnappen; en wij stellen vast dat de uitgave van den kilometerafstand, 1,079,960,000 frank, berekend tegen 26.60, de ontvangsten derwijze zou hebben overtroffen dat de spoorweg een verlies zou hebben geleden van 423,450,000 frank!

Dit bevestigt eenvoudigweg onze stelling. Werpt zulks geen helder licht op de ongelooflijke overdrijvingen waartoe men zijn toevlucht neemt om onze bewijisvoering betreffende den produc-

tieven aard der Verbinding te bestrijden?

En het is zeer leuk een vergelijk te trekken tusschen dit denkbeeldig verlies van 413 miljoen, voortspruitende uit de toepassing van den prijs van 26.60 per kilometer-trein en tusschen den tekst van artikel 100 der begrooting van 's Lands Middelen voor 1928: « Aandeel van den Staat in de winsten der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen: 270,000,000 frank. »

*
* *

OPBRENGST DER VERBINDING.

Steunende op de statistieken van de jaren 1900 tot 1923, hebben wij uitgemaakt dat de normale stijging van het aantal reizigers gemiddeld 5.40 t. h. bedraagt. Zoo is het gedurende langen tijd geweest in het verleden, zoo mogen wij het voorzien voor de toekomst.

Om onze vooruitzichten te bestrijden, beroept men zich op demografische beschouwingen van zeer betwistbaren aard, waarbij wij niet willen blijven stilstaan omdat zij al te duidelijk wijzen op de bekommring de vermeerdering der bevolking te meten volgens de capaciteit van de Noordstatie

Onze tegenstrevers verliezen uit het oog dat de bevolking slechts een der *zeer talrijke* factoren is, die het cijfer van het reizigersverkeer bepalen.

Om hiervan het bewijs te hebben, volstaat het het bevolkingscijfer en het aantal reizen per inwoner gedurende de jaren 1900 tot 1925 te vergelijken, zooals wij in nota n^r 4 hebben aangetoond.

Jaren.	Bevolking.	Aantal reizen per inwoner.
1900 . . .	6,693,000	18
1901 . . .	6,799,000	18
1902 . . .	6,896,000	18
1903 . . .	6,985,000	18
1904 . . .	7,074,000	19

Jaren.	Bevolking.	Aantal reizen per inwoner.
1905 . . .	7,160,000	20
1906 . . .	7,2308,00	21
1907 . . .	7,317,000	22
1908 . . .	7,386,000	21
1909 . . .	7,451,000	12
1910 . . .	7,423,000	24
1911 . . .	7,490,000	24
1912 . . .	7,571,000	25
1913 . . .	7,638,000	26
1920 . . .	7,405,000	27
1921 . . .	7,482,000	28
1922 . . .	7,539,000	29
1923 . . .	7,606,000	31
1924 . . .	7,684,000	29
1925 . . .	7,812,000	28

Deze statistiek is welsprekend. Is het niet opvallend te zien dat voor eene bevolking die in 1925 met 16.72 t. h. is gestegen tegenover het jaar 1900, het aantal reizen per inwoner met 55 t. h. is toegenomen? Dit komt er op neer te zeggen dat het verkeer eene stijgende kracht bezit die drie en half maal hooger is dan die der bevolking.

Zullen de opstellers der replieknota zich rekenschap geven van hunne verkeerde redeneering?

Volstrekt niet, want in een zelfden tekst komen zij andermaal af met hun bewijs getrokken uit het aantal reizigers die zijn uitgestapt in de Noordstatie — in ééne enkele statie in één maand — en zij zegevieren omdat dit aantal in 1926 en in 1927 nog is afgenomen.

In onze nota n^r 4 hebben wij bewezen — en wij bepalen ons ertoe naar dezelve te verwijzen — dat het daar onaanneembare cijfers geldt, die vervalscht zijn door het feit dat talrijke treinen steeds van de Noordstatie werden afgeleid. Dit is vooral het geval geweest dezen Zomer tijdens het badseizoen, juist in den loop der maand Augustus, die tot grondslag der statistiek werd genomen. Deze cijfers zijn van alle bewijskracht ontbloot. Spreken wij over heel het net en over de tijdelijke oorzaak der vermindering van het aantal reizigers sedert 1924.

Deze dient niet gezocht, zooals onze tegenstrevers doen, in het feit dat de bevolking van België naar een maximum gaat; zij stellen deze « waarheid als 'n koe » tegen ons op alsof wij niet wisten dat op om het even welk gebied alle stijging naar een maximum streeft. Op deze gemeenplaats steunen zij op onbezonnen wijze zonder er op te letten dat gedurende de jaren 1921, 1922 en 1923 het aantal reizigers merkkelijk is toegenomen, spijs eene bevolking die *geringer* was dan in 1913.

De tijdelijke oorzaak van de vermindering van het verkeer ligt in de verhooging der tarieven. Dit is zonneklaar. Zonder te willen terugkomen op de beschouwingen van economischen aard, in verband hiermede uiteengezet in onze nota n^r 4, achten wij het niet overbodig onder de oogen der subcommissie te brengen de tabel van de klimming der tarieven :

	In 1913	In 1923	In 1924	In 1927
Rit van 100 kilometer heen en terug in 3 ^e klasse fr.	6 05	16 80	25 »	42 »
Rit van 100 kilometer heen en terug in 2 ^e klasse	10 30	28 40	44 »	74 »
Algemeen abonnement in 3 ^e klasse .	375 »	825 »	1,340 »	2,260 »
— — 2 ^e klasse . .	655 »	1,441 »	2,340 »	3,920 »
Abonnement van 5 dagen in 3 ^e klasse .	13 »	50 »	80 »	150 »
— — 2 ^e klasse .	23 »	80 »	130 »	250 »
Abonnement van 15 dagen in 3 ^e klasse.	23 50	90 »	140 »	260 »
— — 2 ^e klasse	41 »	150 »	240 »	420 »

De specialisten belast met het opmaken dezer tarieven zullen niet verondersteld hebben, wij mogen er zeker van zijn, dat het publiek daaraan onverschillig zou blijven. Het verschijnsel dat zich tijdelijk heeft voorgedaan zal ze geenszins hebben verwonderd: de ontvangsten zijn gestegen, het aantal reizigers is verminderd. Oorzaak en uitwerksel liggen alzoo klaar voor de hand, en onze tegenstrevers doen denken aan den boer die naar zijn paard zocht als wanneer hij er op zat.

Zij zijn zeldzaam de reizigers van 3^e klasse — en het is de groote hoop — die met dezelfde opgeruimdheid 42 frank uitgeven in plaats van fr. 6.05, 150 frank in plaats van 13 frank, 260 frank in plaats van fr. 23.50, 2,260 frank in plaats van 375 frank. En is het ondanks dit alles niet merkwaardig dat deze achtereenvolgende tariefverhoogingen, ofschoon zij voor gevolg hebben gehad het verkeer in 1922, 1925 en 1926 te doen afnemen, niet hebben belet dat het verkeer nog grooter was dan vóór den oorlog? Het is een levend protest tegen de beweringen van verval der spoorwegen; het billijkt al onze vooruitzichten betreffende de normale uitbreiding van den spoorweg, eens dat het gebruik onzer ingezonken munt zich economisch en psychologisch zal hebben aangepast aan de nieuwe tarieven.

De opstellers van de replieknota zijn zeer in het nauw gebracht door de stijging van 5.40 t. h. van het reizigersverkeer, welke wij hebben afgeleid uit de lessen van een lang verleden, en zij trachten daaraan te ontsnappen door eene hopelooze argumentatie.

Om over de handels- en nijverheidslevenskracht van België in het verleden en in de toekomst te oordeelen, hoe groot zou de dwaling zijn van hem die in zijne statistieken de bezettingsjaren zou omvatten, gedurende dewelke 's lands bedrijvigheid door den vijand werd bestookt en weldra lam gelegd.

Wij hebben ons er wel voor gewacht deze dwaling te begaan in onze beoor-

deeling van de bedrijvigheid der spoorwegen; wij hebben wel zorg gedragen de jaren van lijden uit de geschiedenis van den spoorweg te sluiten.

Het ware van onzentwege onverschoonbaar geweest dit niet te doen, want ziehier hoe het verslag 1914-1919 den toestand van het net beschrijft bij den wapenstilstand: «... 1,100 kilometer lijnen waren totaal en 400 kilometer gedeeltelijk vernield. In het geheel dienden er 2,200 kilometer hersteld; 1,419 werken waren vernield, waaronder 350 belangrijke bruggen en een tunnel; 594 staties en halten op de 1,450 die vóór den oorlog bestonden waren ontoegankelijk en de bijzonderste rangeerstaties waren vernield door de ontploffingen...

Het aantal in België gebleven locomotieven bedroeg 1,700 op een vooroorlogsch totaal van 4,370, waarvan 70 t. h. buiten gebruik waren. Gedurende deze zes jaren (1914-1919) telde men amper twintig maanden exploitatie... Zelfs in 1919 konden de reizigerstreinen slechts rijden gedurende de laatste vijf maanden. »

Zou men het gelooven? Onze tegenstrevers rekenen het ons als eene grove dwaling aan deze zes jaren niet te hebben begrepen in de opsomming der jaren 1900 tot 1923 om het gemiddeld cijfer van het verkeer op te sporen en de stijging er van vast te stellen. In de plaats van onzen deeler 17, die slaat op de vredesjaren, stellen zij den deeler 23 waarin begrepen zijn de zes jaren schorsing van het verkeer, en zij komen derhalve tot een uitslag die rekenkundig gesproken zoo klaarblijkelijk valsch is dat, moest een candidaat op het examen voor de betrekking van klerk bij de spoorwegen eene zoo onverschoonbare missing begaan, hij een opzienbarende mislukking zou oploopen. Werkelijk, dergelijke listen konden den Senaat gespaard blijven.

* * *

In de studie der opbrengst van de Verbinding, heeft men er ruim gewag

van gemaakt dat slechts 30 t. h. der reizigers voorzien zijn van reiskaartjes tegen het volle bedrag.

Toen wij onze nota n^r 4 hebben opgemaakt, waren wij zoo nieuwsgierig dit cijfer te vergelijken met de vereenigde statistieken van 1923 en 1924, de laatste die werden uitgegeven, en wij hebben vastgesteld dat de verhouding niet 30 t. h. doch wel 34.39 t. h. bedroeg.

Men antwoordt ons met overtuiging : « De statistieken voor 1926 geven wel 30.4 t. h. aan en niet 34.39 t. h., zooals de heer Liebaert beweert. Nieuw verschil van 13 t. h. »

Waarom zouden de statistieken van 1926, dat een crisisjaar is, bepaald de overhand moeten hebben over al de andere ? Is het omdat zij meer in het bijzonder de bewijsvoering onzer tegenstrevers staven, vooral omdat gedurende dit voorloopig tijdperk van aanpassing der prijzen, het aantal reizigers tegen het volle bedrag eene sterkere vermindering heeft ondergaan dan dit der houders van werklieden- en schoolabonnementen, die in tegenstelling met tal van reizigers tegen den vollen prijs niet ontsnappen aan de verplichting te reizen ?

Voor elken onpartijdigen beoordeelaar is het daarentegen een reden om zich niet uitsluitend te verlaten op de statistieken van bedoeld jaar alleen.

Ten einde te komen tot een normale verhouding, die voor geen betwisting vatbaar is, hoeft zij opgemaakt volgens de gegevens verstrekt door een langdurig exploitatietijdperk; en te dien einde hebben wij het vraagstuk andermaal onderzocht en gesteund op de statistieken der jaren 1900 tot en met 1926. Het is van onzentwege eene toegeving er het jaar 1926, onzaliger gedachtenis, bij te rekenen.

Gedurende dit tijdperk van 1900 tot 1926, heeft de spoorweg, in ronde cijfers, 2 milliard 277,000,000 reizigers tegen verminderden prijs vervoerd, en 1 milliard 427,000,000 reizigers tegen den vollen prijs; de verhouding dezer laatste tegenover het totaal bedraagt

38.5 t. h. De gematigdheid dezer verhouding blijkt uit het feit dat vóór den oorlog de verhouding berekend op het verkeer der jaren 1900 tot en met 1913 zelfs 40.98 t. h. bedroeg.

Wij zijn dus ten volle gerechtigd vast te houden aan de verhouding van 38.52 t. h. en die van 30.40 t. h. van de hand te wijzen, welke door onze tegenstrevers willekeurig wordt vooropgezet. Verre van het verwijt te hebben verdiend dat wij de cijfers zouden hebben overschat welke eene berekening op twee jaar ons aan de hand had gedaan voor onze nota n^r 4, laten de opsporingen, waartoe de opstellers der repliek ons hebben genoopt, ons toe in onze ramingen der ontvangsten van de Verbinding eene verhouding te schrijven van 38.52 t. h., die meer dan één vierde hooger is dan die (30.40 t. h.) welke zij hebben getracht daarin te lasschen.

Wij danken ze omdat zij ons aldus de gelegenheid hebben verschaft onze thesis der opbrengst nog meer kracht bij te zetten.

*
* *

Voor de verdeeling der reizigers over de drie klassen hebben wij gesteund op de statistieken van 1923 en 1924, verschenen in het jongste verslag van spoorwegen. Men voert verschillende cijfers aan volgens de nog niet verschenen statistieken voor 1926 en men voegt er bij : « Er bestaat geen reden om de cijfers van 1923 en 1924 te nemen. »

Dit is bondig, doch wij antwoorden : er bestaat vooral geen reden toe, om de verdeeling der reizigers over de klassen in den loop der toekomstige jaren te bepalen, te steunen op de cijfers van 1926, jaar van geweldige crisis, jaar waarin het land op den boord van den afgrond heeft gestaan, het jaar van den zwarten Maandag (15 Maart) en van de diepe storingen die aan de muntstabilisatie zijn voorafgegaan, welke slechts einde October werd voltrokken.

Het eenige jaar dat onze tegensprekers niet hadden moeten tot grondslag

hunner berekeningen nemen, kiezen zij uit als criterium, ter uitsluiting van al de overige !

Het was niet noodig dat ons dit nieuw bewijs hunner vooringenomenheid werd gegeven, wij onthouden het echter want het is kostbaar. Het is een stuk dat waard is in een verzameling te prijken.

*
* *

Wij moeten nog antwoorden op verscheidene andere punten der replieken, waaraan onze tegensprekers drie tot vier maand hebben gewerkt, met behulp van heel het administratief raderwerk.

Spijts de in dit opzicht ongelijken strijd, dien wij moeten voeren door eigen middelen, willen wij tot zelfs den schijn van traagheid vermijden.

Derhalve willen wij de mededeeling dezer gedeeltelijke weerlegging niet tot later uitstellen.

Wij doen dit eveneens om den nieuwen Minister van Spoorwegen, den geachten heer Lippens, niet onder den indruk te laten van de valsche critiek, die op meesterachtigen toon wordt vooropgezet in de twee verzamelingen van replieken, waarop wij antwoorden.

Wij zijn zeker dat deze nota zijne overtuiging nog zal versterken dat hij moet op zijne hoede zijn tegen eene bureaucratische samenzwering die ten doel heeft zijn geest van vooruitgang tegen te werken en hem te winnen voor eene onderneming van achteruitgang door het vernietigen van een wetgevend werk, herhaaldelijk bevestigd door de Kamers na grondiger te zijn onderzocht geworden dan ooit met een ontwerp van openbare werken het geval is geweest.

Op het oogenblik dat wij deze studie indienen, hervatten wij de voortzetting van ons werk en verzoeken wij den Minister aan onze tegenstrevers bevel te geven niet langer te dralen met het beantwoorden onzer vragen, die sedert maanden daarop wachten, bijzonder diegene waarbij wij verzochten om het

plan der beruchte dienstlokalen van 2 hectaren, welke 60 miljoen kosten en die zij hebben uitgedacht voor de Noordstatie in eenvoudige doorrijstatie veranderd.

Brussel, 29 Januari 1928.

JUL. LIEBAERT.

Ik sluit mij ten volle aan bij de beschouwingen dezer nota met dit voorbehoud dat onze collega's zullen begrijpen dat het mij aan nederigheid zou missen met mede te ondertekenen hetgeen de heer Liebaert ons uiteenzet als gewezen Minister van Spoorwegen.

EMILE VINCK.

Nota n° 6.

Gewaagde beweringen ontbreken niet in de replieken onzer tegensprekers, doch ziehier eene waarvan de gewaagdheid slechts wordt geëvenaard door de verwaandheid harer ingeving : « Het ontwerp dat in de Kamers werd ingediend door den heer Helleputte, zegt de repliek op onze nota n° 3, werd niet grondig ingestudeerd, en het groot aantal bladzijden der Memorie van Toelichting van 1909 kan slechts een lezer verschalken die niet al te zeer is ingewijd in de techniek van het bouwen en van de exploitatie der spoorwegen. »

Niet ernstig bestudeerd, een ontwerp dat het dichte kruisvuur heeft doormaakt van de besprekingen van drie achtereenvolgende Commissiën, bestaande uit 23 hogere ambtenaren van de onderscheiden diensten, uitsluitend aangeduid wegens hunne gansch bijzondere bevoegdheid, en die na een grondig onderzoek eenparig de 30 vragen hebben opgelost, welke hun werden gesteld en hebben beraadslaagd in volle onafhankelijkheid, onder het hooge zedelijk en technisch gezag van den bevoegden

heer Ramaeckers, die blijkbaar « niet al te zeer zou zijn ingewijd in de techniek van het bouwen en van de exploitatie der spoorwegen »!

Niet ernstig bestudeerd, een ontwerp waarvan de heer Coppieters, ingenieur en bekend uitvoerder van groote openbare werken, zegde in de Senaatsvergadering van 25 Februari 1910: « Ik heb trouwens het genoeg gehad vast te stellen dat het huidig ontwerp, waarvan ik de gelegenheid had de plannen te zien, ditmaal op prachtige wijze werd bestudeerd in alle opzichten en namelijk wat betreft de grondvesten.

« Ik geloof niet dat men beter zou kunnen doen...

» Ik hecht er aan te getuigen dat het ontwerp op zichzelf zeer goed ingestudeerd is... »

Ter vergadering van 20 December 1910 drong de heer Coppieters aan: « Ik heb de plannen van zeer dichtbij onderzocht, zij werden opgemaakt met zooveel talent en nauwlettendheid dat volgens mij, zoo men de ontwerpen niet wijzigt, de werken kunnen uitgevoerd worden zooals zij voorzien zijn. Ik raad dus de Regeering aan, nu zij ditmaal een behoorlijk bestudeerd ontwerp heeft, dat een mooi opgevat geheel vormt, er niet van af te wijken en de werken te doen uitvoeren zooals zij werden opgevat.

»

» Ziedaar, ik herhaal het, *een ontwerp sedert vijftien jaar bestudeerd*, dat behandeld werd door de onderscheiden ministeries van de heeren Vandenpeereboom, Liebaert, Helleputte en de Broqueville; al de ingenieurs zijn eenparig akkoord want er is eenparigheid over de uitmuntendheid van het voorgelegd ontwerp... »

Aan dit zoo gezagvolle getuigenis zouden wij, zooals de heer Helleputte het in zijn nota der minderheid gedaan heeft, de meest vleierende beoordeelingen kunnen toevoegen van de leden van het Parlement wier hoedanigheid van technici hen meer bepaald bekwaam maakte

met kennis van zaken en met eigen gezag de waarde der aan de Kamer voorgelegde plannen en dokumenten te beoordeelen: wij noemen de heeren Braun, Emiel, van Gent; E. Hubert, van Philippeville; Arthur Verhaegen, van Gent; Lemonnier, van Brussel; Royers, van Antwerpen; Helleputte, vóór zijn ministerschap, en zelfs senator Hanrez, die, hoewel hij voor de Verbinding een ander tracé verdedigde, niet aarzelde te schrijven dat het ontwerp van de Regeering prachtig ingestudeerd was.

Wij hebben er ons bij bepaald in zijn eigen tekst het zoo beslist getuigenis van den heer Coppieters aan te halen, omdat hij, woord voor woord, een schitterende logenstraffing geeft van de gewaagde bewering van de opstellers der repliek.

Niet ernstig bestudeerd, dit ontwerp waarvan de bewerkers bij het opmaken zorg hebben gedragen te steunen op de vergelijkende studie der groote werken uitgevoerd in het buitenland en die de opsteller van het antwoord niet schijnt te kennen wanneer hij bevestigt, de woorden onderstrepend, dat het *stoffelijk onmogelijk* is op sommige punten, trouwens door hem niet bepaald, de tunnel met platte overdekking te maken in de nabijheid van de grondvesten der huizen. *Stoffelijk onmogelijk*! Doctorale bevestiging bestemd om indruk te maken op de oningewijden en die medelijden zou verwekt hebben bij den heer Coppieters. Hem was het niet onbekend, evenmin als aan de bewerkers van het Verbindingsontwerp, dat tunnels werden aangelegd, hetzij onmiddellijk onder de de grondvesten, hetzij zelfs dwars door kelders, groote gebouwen, monumenten, kerken, onder ruime handelshuizen met tot zes verdiepingen te Londen, Glasgow, New-York, Boston, Parijs, Berlijn en in andere steden.

Niet ernstig bestudeerd, dit ontwerp dat den vurigen en overtuigden steun verwierf van de acht ministers die elkander opvolgden tot de komst van den heer Neujean, ontwerp dat, na langs alle zijden onderzocht te zijn, achttien

maal de instemming heeft verkregen van beide Kamers in den loop van verschillende zittingen van meerderheden bestaande uit leden van al de partijen.

Welke ellendige rol hebben die honderden onwetenden uit al de hoeken van het land gespeeld! Gedurende tal van jaren dat zij zich op het vraagstuk hebben toegelegd, hebben zij niet nagedacht, niets opgemerkt, niets gezien, hun oogen zijn maar opengegaan den dag dat een gewillige hand den omschakelaar heeft gedraaid, die heeft doen uitschijnen dat elke hunner oplossingen de tegenhanger is van wat zij had moeten zijn!

* *

Wat wel ernstig werd bestudeerd, dat is dat eenig artikel van het wetsontwerp van 1922: « De werken tot verbinding der statien Brussel-Noord en Brussel-Zuid worden niet voortgezet. »

Zuiver negatieve bepaling die de gevolgen verbergt welke zij inhoudt.

Het spoedige rechtsomkeer door het Geheim Comitéit voorbereid heeft niet den tijd gelaten een positief voorstel van eenig werk te doen, wij hebben het ten overvloede bewezen. Gedwongen plannen voor te leggen, levert het er die veranderen volgens de bezwaren welke er tegen worden ingebracht. Het is onbekwaam een besliste houding aan te nemen, zooals wij het gedaan hebben voor de Verbinding. Het hoopt uitsluitend een volmacht te verkrijgen en niet af te rekenen te hebben met de Wetgeving. Van dien aard is het stelsel dat het wetsontwerp ons vraagt te bekrachtigen.

Is er een beter bewijs dat het in 't geheel niets bestudeerd heeft?

Ook hebben wij vruchteloos in onze vorige nota inzage gevraagd van de studiën door dit Comitéit gedaan vóór het indienen van het ontwerp tot opgeving van 1922. Dat is een bekentenis van volledig gemis van studie. Men drijft

den afkeer voor de Wetgeving niet verder!

Aanvrager van de herziening der wet en der overeenkomst van 1903 tot stichting van de Verbinding, en die volgens de eigen bekentenis van het Comitéit, beide blijven voortbestaan, komt het voor met ledige handen en geeft alleen toe aan de beslissing de algemeene belangen van het land op te offeren aan het verkeerd begrepen belang der Stad Brussel, die in plaats van mededeelster te zijn, het nuttig acht de verdeling onmogelijk te maken door een onverdedigbare inbeslagneming. Enge berekening, het weze terloops gezegd, die voor de illusie van een tegenwoordig voordeel, dit opoffert van een lange toekomst en de wenschen miskent van al de burgemeesters van Brussel sedert het ontstaan der spoorwegen.

De Stad Brussel, hoewel zij maar een derde van het aantal inwoners telt van de *agglomeratie*, welke geroepen is er eens meer dan een miljoen te tellen, bereidt aan deze bitteren spijt voor, daar zij in haar buitenwaartsche ontwikkeling aan Noord en Zuid zou gescheiden zijn door den onoverkomelijken bareel der niet opgehoogde sporen van het net.

En niet alleen de agglomeratie wordt aan de aanmatiging van de Stad opgeofferd; dit is ook het geval voor al de gemeenten van het *arrondissement* Brussel, die gelijk al de overige gemeenten van het land belang hebben bij de verdwijning van de drie kilometer lange leemte in het centrum van het net.

* *

De zoogezegde studiën van den opsteller der antwoorden hebben ons ten minste een vermakelijken passus bezorgd, en wel waar hij den lof maakt van de huidige Noordstatie: « Met 16 sporen, zoo schrijft hij, voldoet de Noordstatie ruim aan deze vermeerdering van reizigers en zij is in staat aan een nieuwe verhooging te voldoen. »

Wij leggen het hem niet in de pen.

Zou men niet gelooven dat dit verweer geschreven is voor een land van tegenvoeters ?

Indien de Noordstatie ruim voldoet, waarom leidt men er dan tal van treinen om ? Waarom er de toegangssporen van verdubbelen ? Waarom, niet meer durvende spreken van de inrichting van treinen die over en weer rijden, komt men weer voor den dag met deze paradox der tender-locomotieven die « onverschillig voor- en achteruitrijden », hetgeen een schaterlach heeft verwekt bij de oud-leden van 't vak die deel uitmaken van de Senaatscommissie, want zij weten opperbest hoe gevaarlijk het is dat de machinist die de seinen moet in 't oog houden, verplicht zij hen den rug te keeren of den rug te keeren naar al de toestellen van den stoomketel : de manometer, het waterpas, de snelheidsmeter, de handel dien hij vóór zich in zijn bereik moet hebben, ten slotte het werk van den stoker.

De Noordstatie is de etter die heel het complex thesissen van het Beheer bederft.

Van daar zijn omwegen.

Na onder het ministerschap van den heer Neujean bevestigd te hebben dat 16 sporen het uiterst mogelijke was, beweert het onder het ministerschap van den heer Anseele « dat het mogelijk is een oordeelkundige inrichting te maken met 20 sporen », hetgeen elkeen begreep en moest begrijpen als de aankondiging van een plan met 20 sporen. Genoot om het mee te deelen, heeft het ingezien dat het het tegendeel was van een *oordeelkundig plan* en heeft het zich meenen uit den slag te trekken met ons een plan met 18 sporen voor te leggen. In die tegenspraak ligt eigen veroordeeling, want het is immer hetzelfde Beheer dat spreekt.

Heden beweert het dat zijn plan met 20 sporen niet een verbintenis van zijnentwege was, wat overeenkomt met een verontschuldiging het ons voorgehouden te hebben, en men mag zich afvragen

wat van dat tweede plan zal worden, want het bepaalt er zich bij te zeggen « dat het van oordeel is dat de oplossing met 18 sporen bijzonder aandacht verdient ». Nog een looze trek die eens te meer toelaat te bedisselen en een zijpoortje laat zooals het reeds een gevonden had voor zijn plan met 20 sporen.

Dat bewijst dat zijn eigen werk het in de war brengt en hoezeer het vraagstuk waarvan het staat in de Noordstatie onoplosbaar is. Inderdaad, met gebruik te maken van gansch het binnenvlak van de Zuidstatie, die 200 meter breed is, heeft het er slechts 20 sporen kunnen aanleggen in gebrekkige voorwaarden; hoe wil het er dan 20 of zelfs 18 aanleggen op het binnenvlak van de Noordstatie dat maar 120 meter breed is.

Wat ellendig figuur slaat ons Beheer met zijn eentonig heen en weer geslinger of men een paar sporen min of meer zal aanleggen, en dit op het uur dat de statie *Est* te Parijs, waar het verkeer merkkelijk kleiner is dan in onze Noordstatie, in volle werk is om het aantal sporen van 16 op 28 te brengen !

Deze statie ondergaat het lot van alle kopstatiën, allen fataal bestemd achtereenvolgende vergrootingen te ondergaan na korte tusschenruimten.

De kopstatie te Antwerpen werd ontoereikend bevonden kort na haar opening en om haar te ontlasten is het Beheer verplicht de inrichting van een centrale doorrijstatie te Borgerhout te bestudeeren op den ringspoorweg. En beteekenisvol samentreffen, Minister Lippens de gebreken van de kopstatiën, openlijk erkennend, heeft besloten deze zijner eigen stad af te schaffen, terwijl de tegenstanders van de Verbinding, blijk gevend van een argeloos optimisme, als een ideaal voorstellen deze van Brussel te bestendigen.

Het aantal perronsporen te Brussel is verviervoudigd binnen zestig jaar. Van 11 in 1900 is het gestegen tot 13 in 1904, tot 14 in 1906, tot 16 in 1910, wat

voor tien jaar een vermeerdering betekent van 45 t. h. !

Van 1900 tot heden is het aantal sporen van Brussel-Zuid overgegaan van 8 tot 14 en van 14 tot 20, dat wil zeggen, dat het gestegen is met 150 t. h. binnen 22 jaar, de dooce oorlogsperiode niet in aanmerking genomen. Is dat niet het bewijs dat zelfs de uitbreiding van 6 sporen, onlangs verwezenlijkt, hetzij min dan 43 t. h. zonder nog eenige uitbreiding mogelijk in de toekomst, ontoereikend zal zijn om voor immer den dienst te verzekeren, hoewel men zich zelfs voorneemt het aantal treinen langs de lijn Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters aanzienlijk te vermeerderen.

De onderscheiden Commissiën die vóór het Verbindingsontwerp de inrichting als kopstatie van Brussel-Noord hebben bestudeerd, zijn van oordeel dat, behalve latere vergrootingen, wat de regel is voor de kopstatieën, er een breedte aan moest gegeven worden van 300 meter met er de Brabant- en de Plantenstraat in op te nemen. Ziedaar een niet verdacht getuigenis uitgaande van colleges wier bevoegdheid en onpartijdigheid nooit in twijfel werd getrokken. Wat doen onze tegenstanders er mee ? Zij aanzien het als niet bestaande !

* *

Gij vergeet echter de statie der Groendreef, zal men ons zeggen.

Volstrekt niet ! Wij zouden niet gaarne dien ellendigen hoek vergeten, dien gij gaat inrichten met er 10 sporen samen te persen om er al het verkeer over te brengen waarin de Noordstatie onmogelijk zal kunnen voorzien. Deze, naar het advies zelf van onze tegenstanders, kan volgens hun plannen van 1922 niet ingericht worden voor 18 sporen, want haar binnenvlak, met zijn onrekbare breedte van 120 meter, is reeds heden ontoereikend voor de 16 huidige sporen; hoe zou het dit dan niet *a fortiori* zijn voor 18 sporen ? Met het nog meer te overladen zou men beweren het te ontlasten !

Naarmate haar ontoereikendheid zal toenemen, zal de verhouding van 10, 20, 30 t. h. stijgen van het aantal reizigers veroordeeld als aankomst- of vertrekpunt de statie der Groendreef te hebben, waarvan wij in onze nota n^r 3 al de gebreken omstandig hebben omschreven. Zij zal dus wel een *ontdubbelingsstatie* worden. De hoofdstad van België zal er mogen op bogen !

Dat hindert onze tegensprekers niet erg, want in den loop van hun ernstige studiën hebben zij ontdekt dat om in de oogen van een onaandachtig publiek onze bewijsvoering te weerleggen, het volstaat hun te zeggen dat de statie der Groendreef niet een *ontdubbelingsstatie* zijn zal ondanks de vermenigvuldiging van haar aantal sporen, en dat het volstaat haar met klem den naam van *hulpstatie* te geven. Zijn dat, ja dan neen, appelsen voor citroenen !

De studiën van onze tegenstanders leiden dus tot dezen mooien uitslag de eenmaking van de statieën van de hand te wijzen, hetgeen de onsamenhangende combinatie van vijf verspreide statieën voor gevolg heeft : Luxemburg, Noord, Groendreef, Zuid, Schaarbeek, en fier op hun sabotagewerk, toonen zij aan de reizigers die niet meer gewend zijn te Brussel een statie met wat ruimte te zien, het lapwerk van de 20 doorlopende sporen in de Zuidstatie om hen de illusie te geven dat de onrekbare ruimte van de Noordstatie en van haar ont-dubbelingsstatie hun hetzelfde gemak zullen bezorgen ...mits hun zwerftochten door de stad.

* *

DOEL VAN DE VERBINDING.

Onze tegenstanders hebben voor de goede gemeente een sluitrede uitgedacht die volgens hen reeds zou volstaan om het afzien van de Verbinding te billijken.

Ziehier : het Verbindingsontwerp heeft alleen voor doel gehad te voorzien in de ontoereikendheid van de Noord- en

Zuidstatiën; wij hebben echter het middel gevonden dit te verhelpen zonder Verbinding; derhalve wordt deze nutteloos.

De major term, de minor term en het besluit zijn even verkeerd.

Wij hebben reeds ten overvloede de verkeerdheid bewezen van den minor term en dat volstaat reeds om de sluitrede te doen ineensorten. Zij hebben zoo weinig middel gevonden de ontoereikendheid onzer statien te verhelpen dat zij dit zelf toegeven.

Wij hebben hen genoopt te bekennen dat zij geen bepaald ontwerp hebben. Zij hebben alleen de vaststaande gedachte de Verbinding niet te maken; later zal men zien. De beelden telkens genaamd « definitieve plannen », lijken een wentelend tuurglas : 16 sporen in Brussel-Zuid, daarna 20 sporen, 16 sporen in Brussel-Noord, daarna 20 sporen; vervolgens 18 sporen, 4 sporen op het Westersch-ringspoor, daarna het behoud op 2 sporen, 12 toegangsspooren *boven* de bruggen van de Koninginne-laan, daarna behoud van de 12 bestaande sporen, wat later, doorgang van 12 sporen *onder* de bruggen, uitbreiding van de rangeerspooren binnen den omtrek van de Noordstatie, en na ons betoog van mangel aan oppervlakte, wordt de uitbreiding overgebracht naar den vierhoek van Schaarbeek, waarvan de inrichting was gebracht geworden op de rekening van de Verbinding, daarna is het de verplaatsing naar de Groendreef van de Jacquainlaan, die moet verlengd worden over de Zenne, dat alles zonder te spreken noch van de profielwijzigingen van de lijn van Gent-Sint-Pieters bij het binnenrijden in de Zuidstatie, noch van de niet uitgevoerde beloften en het gepraat over de doorgangen onder of boven de binnenvlakte van de Zuidstatie, enz., enz.

Zij hebben niets bestendigs en erkennen dat in de beste veronderstellingen hun wijzigingen slechts tijdelijk zullen volstaan; de eerst toegekende eindtermijn was van vijftig jaar, daarna is

hij gedaald op dertig jaar en thans, immer vallend, bedraagt hij een twintigtal jaren.

Het is om in erbarmelijke voorwaarden dit vluchtig bestek van een twintigtal jaren te verzekeren dat al de uitwegen bepaald worden gesloten ! Twintig jaar, terwijl aan de Nationale Spoorwegmaatschappij een duur van vijf en zeven-tig jaar werd toegekend.

En het is dit verward complex vol twijfel, zonder samenhang, dat uitloopt op de verspreiding van de statien van de hoofdstad, dat onze tegenstanders zouden willen doen aanvaarden als de oplossing van het vraagstuk dat bij het Parlement aanhangig is. Verre van opgelost, blijft het vraagstuk geheel bestaan.

* *

Nemen wij den major term van de sluitrede volgens welke het Verbindings-ontwerp slechts voor doel zou hebben gehad de ontoereikendheid te verhelpen van de Noord- en Zuidstatiën en niet de leemte die hen scheidt aan te vullen.

Zooals de nota der minderheid van den heer Helleputte er aan herinnert, leverde de studie van de inrichting der Noord- en Zuidstatiën gelegenheid een gedachte te hervatten reeds in 1893 omschreven door den heer Bruneel in een mededeeling aan het Verbond der Ingenieurs, in een tijd toen de ontoereikendheid van onze statien nog niet aan de orde was.

De Verbinding van de twee takken van ons net was trouwens gevraagd geworden door de Stad Brussel vanaf hun ontstaan en zij werd zelfs tijdelijk verwezenlijkt.

Het is dank aan de mogelijkheid de aaneensluiting wetenschappelijk te verzekeren door de Verbinding, en dit in voorwaarden die de goedkeuring der Stad Brussel hebben verkregen, dat daartoe besloten werd, hetgeen voor uitwerksel zou hebben onze korstatiën om te vormen tot doorrijstatiën en de ontzaglijke uitgaven te vermijden welke

in den loop der tijden haar behoud zou veroorzaakt hebben van eindstatiën die immer ontoereikend worden na een zeker aantal jaren.

Het weze ons vergund te herhalen wat wij zegden bij den aanvang der besprekingen in de Kamer op 11 Februari 1902, dat is vóór het sluiten van de overeenkomst van April 1903 met de Stad Brussel, en die, laten wij het niet vergeten, nog immer bestaat : « De gewoonte verblindt ons en belet ons te zien hoe gebrekkig en jammerlijk primitief de gaping is die bestaat in het hart zelf van ons net.

» Verbeeldt men zich dat in volle veld of in de nabijheid van een kleine stad, een spoorlijn plots ophoudt derwijze dat de reizigers verplicht zijn uit te stappen en een afstand te doorloopen van drie kilometers om de voortzetting van de lijn te gaan zoeken en er den trein te hernemen ?

» Stellig niet !

» De opvatting van dergelijk plan spreekt zoodanig tegen het gezond verstand en de aanvankelijkste regelen van den bouw der spoorlijnen dat, moest men om de twee vakken te verbinden een berg doorhouwen, rotsen doorklieven, de moeilijkste en kostelijkste kunstwerken aanleggen, eenparig daartoe zou besloten worden; deze leemte, zou het luiden, moet kost wat kost verdwijnen : de spoorweg moet uiteraard doorlopend zijn.

» Het is dit eenvoudig begrip dat te Brussel moet bewerkstelligd worden en het wordt maar ingewikkeld omdat de te doorkruisen plaats de hoofdstad is.

» Ik zeg ingewikkeld, en nog moet men goed verstaan want, om de Verbinding te verwezenlijken is er geen enkele technische moeilijkheid, dit is thans bewezen, er zijn alleen bestuurlijke moeilijkheden.

» Deze eenvoudige omschrijving van de leidende gedachte van het ontwerp volstaat om te doen uitschijnen dat het doel, althans het hoofddoel van de Verbinding, niet is, zooals te veel gemeend

wordt, een nieuwe middenstatie tot stand te brengen, doch wel de aaneensluiting te verwezenlijken van lijnen die nooit moesten onderbroken geweest zijn. »

Tegen deze zeer besliste principiële verklaring, gesteund op een redeneering die niet werd weerlegd, voert men aan dat wij, in een Senaatsvergadering, anderhalf jaar nadien, bij de bespreking van de grootte die aan de Centrale Halte zou moeten gegeven worden, hebben doen uitschijnen dat dit van ondergeschikt belang was in verhouding tot de overwegende vraag van de ontlasting van de Noord- en Zuidstatiën, wat onontbeerlijk was.

Waar ligt de tegenspraak ?

De aaneensluiting van de sporen waarvan wij de noodzakelijkheid hadden uitgeroepen, had zij de ontlasting van de Noord- en Zuidstatiën niet voor gevolg ?

De rechtstreeksche Verbinding heeft geen zin zonder een doorrijstatie aan elk eind, en twee doorrijstatiën hebben geen zin zonder de Verbinding die haar aaneensluit.

De ondernemer van den strijd tegen de Verbinding moest veel tijd te verliezen hebben om er zich op toe te leggen onze talrijke redevoeringen te ziften ten einde er twee regels in te ontdekken waarin wij de wijziging van de Noord- en Zuidstatiën tot doorrijstatiën als onontbeerlijk van de Verbinding zouden voorgesteld hebben.

Waar vindt hij dat zulks wil zeggen dat de aaneensluiting van beide statiën door de Verbinding ook niet onontbeerlijk zou zijn ?

Hij betreedt dus het terrein der woordenleer, alsof de benaming *onontbeerlijk*, toegepast op een gedeelte van een voorwerp zou uitsluiten dat hetzelfde begrip zou toegepast worden op een ander gedeelte van dat voorwerp.

De drijfwielen van een locomotief zijn voor haar onontbeerlijk, gaat men daaruit besluiten dat de stoomketel niet even onontbeerlijk is, en haar haard, en haar onderstel, en elk der bestanddeelen ?

En om een beeld te gebruiken van eenige gelijkenis met de voorstelling van twee statieën die aaneensluiten door een Verbinding, zijn de twee schalen van een balans niet even onontbeerlijk als de schommelstang die haar verbindt ?

Onze tegenstanders hebben de verwaandheid beter onze meening te kennen dan wij zelf, deze geestesgesteldheid is wel eigenaardig, doch zij doen hun talent geweld aan met haar te willen doordrijven ten koste van de wetten van het gezond verstand.

Het is vernederend voor de Hooge Vergadering dat de ingevers van de officiële stukken hebben kunnen veronderstellen dat hun armoedige spitsvondigheden voor ernstig zouden worden genomen en dat de Senaat hun zou toelaten er, zooals zij het gedaan hebben, de spil van te maken van gansch de thesis tegen de Verbinding.

* *

HINDER VOORTSPRUITENDE VOOR DE REIZIGERS UIT HET GEMIS VAN SPOORVERBINDING TUSSEN DE NOORD- EN ZUIDSTATIËN.

De ingevers van de officiële stukken vinden het aanbevelenswaardig dat het spoor ophoudt voor de stutblokken van de Noord- en van de Zuidstatie, met verplichting voor het publiek zich met eigen middelen te verplaatsen over 3 kilometer afstand, alsof de spoorweg nog niet uitgevonden was.

Wij bepleiten in onze nota n^o 3 de zaak der kleine lui die een uur moeten zetten om dezen afstand te voet af te leggen, te midden van de gevaarlijke drukte rondom de Noord- en de Zuidstatie. Onze tegenstanders hebben te hunnen opzichte slechts een geringschattende woordspeling gevonden met te zeggen dat deze kleine lui wel klein moeten zijn.

Het is bij dezen geestigen zet dat zich al hunne bekommelingen bepalen over de reizigers die het slachtoffer zijn van dit gemis van aansluiting van ons net.

Wij houden staande dat iemand, die de handen vrij heeft van allen last, onge-

veer een uur noodig heeft om rechtover de Aerschotstraat, waar de treinen zullen blijven stilstaan, de Noordstatie te verlaten en de aanlegplaats der treinen in de Zuidstatie te bereiken. Men vrage het aan de werklieden, wier drommen wij vaak hebben gadegeslagen, en die na een dag arbeid dezen afstand afleggen met hun zak alaam op den rug.

Vraagt het aan de kleine lui, die omdat zij zeggen geen plaats te vinden in de trams met hunne kinderen of uit vrees voor de kosten op de lanen rondloopen, zich een weg banen door de menigte en op elk kruispunt worden opgehouden door de voorbijrijdende autos.

Maar er zijn toch trams ! Stellig, doch ieder tramrijtuig biedt slechts 50 plaatsen, waarvan verscheidene onvermijdelijk worden bezet door de plaatselijke clienteel; en wat zijn de trams vergeleken bij de talrijke treinen die 700 tot 800 personen aanbrengen ?

De reiziger, die vooreerst verplicht is over te stappen, moet zich dapper weren om een plaats te bemachtigen in een tramrijtuig, en in geval eener eerste mislukking loopt hij gevaar andermaal niet te slagen, want terwijl hij wacht komt een andere trein aan met eene nieuwe massa volk. Strijdens moede blijft er hem slechts over te voet te gaan of een taxi te nemen, hetgeen onvermijdelijk wordt indien hij handreisgoed heeft van eenige afmeting of dat hij met zijn gezin reist.

Dit stelsel dat indruischt tegen het gezond verstand en waartegen het publiek eenparig verzet aanteekeent, zou dus worden bestendigd; de reizigers zouden verplicht blijven, ofwel om zich van eene statie naar de andere te begeven ofwel om het centrum van de stad te bereiken, bij hunne aankomst te Brussel over te stappen, een lastigen en gevaarlijken weg te voet af te leggen of zich te onderwerpen aan het gedrang en het tijdverlies, verbonden aan het vervoer per tram, tenware zij er in berusten een taxi te nemen.

Aldus verstaan onze tegensprekers

den vooruitgang en het zal een mooie troost zijn voor al deze slachtoffers van hun achterlijke bekrompenheid te vernemen dat de verbinding van beide statien op voordeelige wijze wordt vervangen door het inleggen van rechtstreeksche treinen tusschen Antwerpen en Charleroi of Bergen op de lijn Schaarbeek-Hal !

In onze nota n^r 4 hebben wij nauwkeurig uitgemaakt welke de opbrengst der Verbinding zou zijn; hierbij hebben wij gesteund op de vroegere berekeningen van een niet verdachten tijd, die nooit in twijfel werden getrokken. Bij wijze van nazicht hebben wij bevestiging derzelve gezocht in de statistieken die opklimmen tot 1900. In de plaats van deze berekeningen stellen onze tegensprekers loutere veronderstellingen en zij komen tot deze paradoxale gevolgtrekking dat eene lijn die loopt door eene agglomeratie van meer dan 650,000 inwoners in het centrum van het land, waar al de gedeelten van ons net samenloopen, slechts eene onbelangrijke clienteel zou hebben ! Wij handhaven al onze vooruitzichten betreffende de opbrengst, behoudens, zooals in onze nota n^r 5 wordt uiteengezet, dat wij de ontvangst der reizigers tegen den vollen prijs hebben onderschat, hetgeen nog het overschot van de ontvangsten op de uitgaven zal vergrooten, waarop wij de aandacht der twijfelaars hadden gevestigd.

SCHIKKING DER LOCOMOTIVEN VOOR DEN DOORRIT DER VERBINDING.

De veelvuldigheid der bewijsgronden aangevoerd tegen de Verbinding is reeds een bewijs dat onze tegensprekers zelfs daarin geen vertrouwen stellen.

Na het bewijs « der heel kleine ventertjes » te hebben aangehaald, na in de plaats van het echte plan der centrale halte in open lucht een niet officieel plan te hebben gesteld, dat de centrale halte volledig afsluit en waarvan de zoogezegde inoverwegingneming werd

ontkend door Minister Anseele zelf, deinst men niet terug voor de uiterste paradox, namelijk te beweren dat de tunnel niet zou kunnen geëxploiteerd worden door middel van electrische tractors voor aan de passieve locomotieven aangekoppeld, zooals al de hogere ambtenaren, die deel uitmaakten van de studiecommissies, het wilden.

De tegenpartij verwondert zich erover, als over een ongehoord feit, dat zij hebben kunnen blijven stilstaan bij deze opvatting die thans als iets monsterachtigs wordt aangezien; doch hare schijnbare verwondering herinnert aan de verbazing van de dorpelingen, die voor de eerste maal een olifant ziende uitriep: Wat zal men nog al niet vinden !

Hoe dikwijls zal men nog dienen te herhalen dat :

1^o Deze tunnel slechts 1,800 meter lang, verdeeld is in twee vakken, de eene van 1,100 meter, de andere van 700 meter. Deze twee vakken zijn geplitst door de halte in open lucht, ruim en helder, met eene oppervlakte die kan vergeleken worden bij die van de Groote-Markt te Brussel, dit alles ongetrekt de openingen bij den in- en uitgang van de tunnel, ieder van 147 vierkante meter en die doorgaans de eenigste luchtopeningen zijn van zelfs langere tunnels.

2^o Buiten eene luchtopening van 30 vierkante meter in den muur van den Kruidtuin en een andere van 45 vierkante meter rechtover de Zandstraat, er nog eene derde zal zijn in de Berlaimontstraat.

In den blok huizen tusschen de Pachecostraat en de Schaarbeekstraat zal de lijn kunnen open zijn over een twintigtal meter, hetgeen eene luchtopening geeft van 600 vierkante meter.

Het eerste gedeelte van de tunnel zal aldus open zijn voor de lucht en het licht van buiten, van 200 tot 200 meter ongeveer, zegge om de twintig seconden gedurende den rit van den trein.

Het tweede gedeelte vanaf de cen-

trale halte tot aan de Kapellekerk zal eveneens worden gesplitst in twee vakken door eene ruime luchtopening. Het zal volstaan binnen den blok huizen langsheen de Goudstraat, over eene lengte van 15 tot 20 meter, de tunnel, die zelf 30 meter lang is, niet te overdekken.

* * *

Nadat wijzelf in verscheidene landen tal van tunnels hebben doorlopen die onbetwistbaar langer zijn, vragen wij ons af waar men er een zou kunnen vinden die zou merkwaardig is ingericht onder opzicht der verluchting, der veelvuldigheid van de mondingen en der uitstekende profielen.

Daarentegen is het doorgaans de regel dat de tunnels, zelfs indien zij worden geëxploiteerd door stoomlocomotieven in werking, niet voorzien zijn van deze talrijke voordeelen. Nergens werden er dergelijke voorzorgen genomen.

Om slechts een enkel voorbeeld aan te halen, gedurende de veertig jaar dat de tunnel van Sint-Gothard, 15,000 meter lang, door stoomlocomotieven werd geëxploiteerd, bestond er gedurende de eerste twintig jaren geenerlei verluchttingsstelsel. Gedurende dit eerste tijdperk zijn wij er, zooals ongetwijfeld menige collega, meermaals doorgereden zonder eenigerlei hinder te ondervinden; ook is het minder voor het gemak van de reizigers dan wel om andere redenen dat deze tunnel kunstmatig werd verlucht en nadien geëlectriceerd.

Dit moet uitsluitend bewijzen hoe ijdel het heen- en weergepraat der repliek is over de verluchting der lange tunnels en inzonderheid der tunnels door de Alpen, reusachtige werken van 12, 18 en 20 kilometer, die niet kunnen worden vergeleken bij den onbenulligen tunnel der Verbinding.

* * *

Insteede van vergelijkingen te zoeken die uitsluitend verwarring kunnen stich-

ten in de geesten, hoeveel wijzer zou het zijn vergelijkingen te zoeken met zaken die wij onder de oogen hebben.

Op den Ooster-ringspoorweg van Brussel naar de Leopoldswijk, is er onder meer tusschen den Haechtschen steenweg en de Bertrandlaan een doorlopend tunnelvak van ongeveer 400 meter lengte, zonder eenigerlei opening voor luchtverversching of verluchting. En nochtans daar rijden talrijke treinen door — en niet alleen reizigerstreinen, zooals voor de Verbinding wordt voorgesteld — maar ook goederentreinen met eene maxima lading en die in dikke damp- en rookwolken met moeite de steile hellingen van den ringspoorweg oprijden.

Doch er is beter nog. Buiten den tunnel van 1,063 meter die wordt gebouwd onder het Ter Kamerenbosch voor de lijn Schaarbeek-Hal, bestaat nog de tunnel van 1,716 meter die onlangs in de nabijheid van het Jubelpark werd gebouwd voor dezelfde lijn.

Deze tunnel heeft niet zooals die der Verbinding drie openingen van 147 vierkante meter; hij heeft slechts eene opening van niet meer dan 42 vierkante meter; hij wordt niet onderbroken door de talrijke en ruime luchtopeningen, die voor de Verbinding worden voorzien; op heel zijne lengte van 1,716 meter, telt hij slechts een of misschien twee ronde openingen van 50 vierkante meter doorsnede, die, zooals de ambtenaren ons in de Commissie hebben verklaard, zelfs niet werden aangelegd met het oog op verluchting, doch uitsluitend, moet men veronderstellen, om het bouwen van den tunnel te vergemakkelijken.

Welnu, ter Kamervergadering van Maart 1927, verklaarde Minister Anseele dat er einde 1928 dagelijks door deze tunnel 73 treinen in de eene richting en 82 in de andere zouden rijden, zegge te zamen 155 treinen, en volgens den verslaggever der Middenafdeeling zouden bijna al deze treinen goederentreinen zijn.

In deze tunnel zonder verluchting

zullen de treinen worden voortgetrokken door stoomlocomotieven in volle werking om goederentreinen voort te trekken van 500 meter lengte, waarvan althans een derde, die treinen zijn van de Luxemburglijn, met dubbele trekkracht zullen zijn.

Hoeft er wel op gewezen dat, wegens de traagheid der goederentreinen de hinder der locomotieven toeneemt in verhouding tot den langeren duur van den doorrit door den tunnel en dat anderdeels het doorrijden van een trein met dubbele trekkracht in dit opzicht gelijkstaat met het doorrijden van twee treinen.

Derhalve is het gemakkelijk te berekenen dat de doorrit dezer 155 treinen — en het is slechts een begin — in de tunnel evenveel rook en stoom zal te weegbrengen als de 350 tot 400 sneller rijdende reizigerstreinen. En merkt wel op dat heel dit verkeer is geconcentreerd in eene enkele opening terwijl de 430 of zelfs de 450 treinen der Verbinding zouden verdeeld worden over drie openingen, zegge slechts 150 treinen per opening, die ruimer is dan de eenige opening van het Jubelpark.

Volgens het Beheer, zal de doorvaart van deze tunnel van het Jubelpark, in dusdanige voorwaarden, onschadelijk zijn niet alleen voor de reizigers der treinen tusschen Antwerpen en Charleroi, maar nog, zonder onderscheid tusschen reizigerstreinen en goederentreinen, voor de machinisten, de stokers, de wachters, de remmers, de wegwerkers, die allen heel wat meer dan de reizigers zijn blootgesteld aan rook- en stoomuitlatingen.

Zonder tegenspraak nemen wij er akte van, en wij zouden daaruit kunnen besluiten dat, moest het doorrijden door de in vakken verdeelden en verluchten tunnel der Verbinding in dezelfde voorwaarden plaats hebben, het met des te meer reden onschadelijk zou zijn.

Waar echter de niet te vergelijken superioriteit der Verbinding nog beter tot uiting komt is hare volledige ver-

schillende wijze van exploitatie. Op dit vak is het gedaan met de onafgebroken dichte rookwolken, met de lange stoomstralen, met het ontsnappen van vuursprankels, van stukjes kool en vlokjes roet. Hier is de locomotief passief, een elektrische tractor sleept ze met het overige van den trein. Dit stelsel is in voege voor de exploitatie van een tunnel onder de stad Baltimore.

De repliek tracht de definitieve aanneming van deze oplossing in twijfel te trekken, en zij neemt hare toevlucht tot eene dubbelzinnige formule: « Vóór den oorlog, zegt zij, is er inderdaad spraak van geweest het tractiestelsel van Baltimore in te voeren. » Neen, het is niet waar dat er slechts spraak is van geweest, wel integeneel: na onderzoek te Baltimore heeft het Bestuurscomité vast besloten dit stelsel aan te nemen. De geenszins geheime beraadslaging van het Comité was bekend en werd door de pers medegedeeld; deze beraadslaging werd goed overwogen en al de meeningen werden gehoord, onder meer het gunstig advies van de ambtenaren van den trekdienst, die ter zake meer bijzonder bevoegd waren. Het is zelfs algemeen bekend dat de huidige afbreker van het ontwerp heeft deelgenomen aan de beraadslaging en voor het ontwerp heeft gestemd. Waarheid aan deze zijde van den heer Neujean, dwaling verder op! Dit exploitatiestelsel werd op merkwaaardige wijze verdedigd door den heer de Broqueville in zijne redevoering in de Kamer op 15 Maart 1911. En men trachte niet de desaangaande getroffen beslissing uitsluitend tot het vooroorlogsch tijdperk te beperken; zij werd onwrikbaar gehandhaafd onder het Ministerie van den heer Renkin en onder dit van den heer Pouillet.

Waarom stuit zij thans op de tegenkanting van sommigen onder hen die ze hebben goedgekeurd en de exploitatie door stoomlocomotieven in volle werking van de tunnels van het Jubelpark en van het Terkameren Bosch onschadelijk ver laren?

Het loopt in 't oog dat zij uitsluitend ten doel hebben tegen de Verbinding een bewijs aan te voeren dat moet indruk maken op de oningewijden.

Zooals de heer Helleputte in zijne nota van de minderheid verklaart, heeft het stelsel te Baltimore zijn proeven geleverd; sedert dertig jaar werkt het daar tot eenieders voldoening in voorwaarden die heel wat ongunstiger zijn dan hier. Te Baltimore is de door te rijden onderaardsche gang — want het is een echte onderaardsche gang — meer dan 2,200 meter lang *zonder eenigerlei onderbreking noch opening*; en hij is aangelegd met een klimming van 8 millimeter, terwijl de geringe vakken van 200 meter der Verbinding slechts klimmingen van 3 millimeter zullen hebben, die afwisselen met achtereenvolgende glooiingen en vlakken.

Te Baltimore blijven de stoomlocomotieven zoowel van de reizigers- als van de goederentreinen aan hun trein aangekoppeld doch inactief en zij worden gesleept door electrische locomotieven die worden voorgespannen; men stelt er zelfs deze bijzonderheid vast dat, bij het verlaten van den onderaardschen gang, die motoren worden afgehaakt door middel van een bijzonder mechanisme, en in versnelde rit worden zij gerangeerd op eene bijzondere lijn, terwijl de treinen, wier gang slechts werd vertraagd, hun weg voortzetten gesleept door stoomlocomotieven die opnieuw in werking worden gebracht.

Ziedaar feiten! Worden zij in twijfel getrokken? Hoegenaamd niet. Doch, werpt men op, er bestaat een verschil met de statie van Baltimore, namelijk dat de centrale halte in een tunnel gelegen is.

Deze centrale halte, bedolven in een tunnel, was onontbeerlijk voor de thesis onzer tegensprekers; ook hebben zij spijs al de officieele stukken niet gearzeld ze geheel en al te begraven onder een ontzaglijk plat gewelf dat ze over hare gansche uitgestrektheid bedekt!

Vooraleer wij gelegenheid hebben ge-

had de ongegrondheid van hun stoutmoedig manoeuvre aan te toonen en het in den Senaat aan 't licht te brengen, zijn zij er in geslaagd de Kamer te verschalken en er eene meerderheid, hoe gering zij ook weze, te vinden.

De centrale halte bevindt zich dus wel in open lucht op een uitgestrekte ruimte die kan vergeleken worden bij de Groote-Markt te Brussel, en de technici, die zich vroeger voor het stelsel van Baltimore hebben uitgesproken, wisten het wel, zooniet zouden zij noodzakelijk tegen dit stelsel van tractie hebben gestemd; zij zouden zelfs niet op de gedachte gekomen zijn het toe te passen met eene halte bedolven onder een ontzaglijken doofpot.

Onze tegensprekers zijn er thans toe genoopt te vitten over de lengte van 300 meter der perrons vergeleken bij de lengte van 80 meter der ruimte in open lucht.

Ieder uiteinde van een trein zal dus 110 meter onder het gewelf staan. Dit heeft geen het minste belang voor het achterste deel van den trein, doch zal het niet anders gesteld zijn met het voorste deel, waar de locomotief is aangekoppeld?

Spreeken wij zelf niet van eene ruimte van een vijftigtal meter op deze 110 meter ingenomen door de locomotief, den tender en den pakwagen, langsheen dewelke er geen reizigers zullen staan, noch van de erkende mogelijkheid onder het gewelf, indien men zulks wenschte, luchtopeningen aan te brengen boven deschoorsteen der locomotieven. Om elke verontrusting te weren, volstaat het dat de locomotieven passief zijn, zooals zij daartoe verplicht worden. Zij laten noch rook noch stoom ontsnappen of althans zeer geringe en onschadelijke hoeveelheden gas, *dat heel wat lichter is dan de lucht* en dat krachtens de physische wet zal opstijgen naar de ontsnappingsopeningen die op geringen afstand zijn aangebracht.

De lucht zal er stellig niet minder

goed zijn dan onder de halls onzer kopstaties, waarvan de afsluiting van een der kopwanden een hinderlijk beletsel is voor het teweegbrengen van luchttochten; welnu, de locomotieven blijven er 30, 40, 50 en zelfs 80 minuten stilstaan. Het volstaat na te gaan hoe snel de gebouwen der ontvangsten binnen deze halls van onder tot boven worden bevuild om zich rekenschap te geven van het uitwerksel der locomotieven in werking en om te begrijpen hoezeer de aanwezigheid van inactieve locomotieven minder schadelijk zal zijn.

Is het ernstig te beweren dat heel de groep der uitstekende ambtenaren, die van 1900 tot 1922 aan het hoofd stonden van den dienst der exploitatie en van den trekdienst, zonder eene enkele uitzondering zulke onwetenden waren dat zij zich zeer zwaar hebben vergist over een zoo eenvoudig vraagstuk doch van hoofdzakelijk belang?

Zij hebben geen inactieve locomotief willen gelijkstellen met eene locomotief in werking, zij hebben niet willen aannemen dat er gelijkheid bestaat tusschen eene locomotief in volle ontplooiing eener kracht van enkele duizenden paarden en locomotieven die geenerlei kracht ontplooien. Ook is het zeer natuurlijk dat zij eenparig de manier van tractie hebben aangenomen die thans wordt bestreden.

Het is niet dit geïmproviseerd verzet, hetwelk behept is met de listen waarvan wij het bewijs hebben geleverd, dat zal kunnen opwegen tegen hunne rijp bestudeerde, vrij uitgebrachte overtuiging, die het gezond verstand alleen reeds wettigt.

* *

Onder opzicht der zedelijkheid van dezen veldtocht, zouden wij aan onzen plicht te kort schieten met niet te wijzen op eene andere ongepastheid, waartoe men ten einde raad zijn toevlucht neemt om de openbare meening te verschalken. Men heeft de exploitatie der Verbinding

voorgesteld als gelijkende op die welke te Parijs fungeert in den tunnel tot verbinding der lijn van Sceaux met de Luxemburgstatie, die zelf in een tunnel gelegen is.

Om deze assimilatie te doen doordringen in den geest van den onachtzamen lezer, is men niet teruggedeinsd voor de bewering dat de voorstanders der Noord-Zuidverbinding dezen tunnel van Parijs tot model hebben gekozen, en het verslag der middenafdeeling, waarvan de heer Max Hallet de ingevers heeft doen kennen, voegt er stoutmoedig aan toe: « het is een typisch geval dat gemakkelijk kan worden nagegaan ».

Het is inderdaad een typisch geval doch een typisch geval van onwaarheid.

Wij zetten al diegenen aan die zulks niet afschrikt het onderzoek te doen, waartoe men ze aanzet, en wat zullen zij zien ?

Evenals wij, zullen zij vaststellen dat deze tunnel met eene enkele opening, van ongeveer 1,000 meter lengte, zonder eenigerlei onderbreking en die doodloopt in de volledige ondergrondse Luxemburgstatie, uitsluitend wordt geëxploiteerd door stoomlocomotieven in volle werking, die er overvloedige stroomen rook en stoom en gassen verspreiden alsmede tegen de wanden dezer spelonk zonder uitweg hun roet opjagen.

Geen eerlijk mensch die niet zal toegeven dat deze exploitatie in gesloten flesch, in een eenige opening aan haar uiteinde gesloten, door middel van stoomlocomotieven in volle werking, juist het tegenovergestelde is van hetgeen wordt voorzien voor de Verbinding met hare drievoudige tunnels aan beide uiteinden open, gesplitst door de ruime opening der halte in open lucht, van afstand tot afstand onderbroken door openingen van 400 tot 600 vierkante meter en waardoor locomotieven rijden die noch rook noch damp uitlaten.

Eene zaak moet wel zeer slecht zijn opdat men zijn toevlucht neme tot deze gelijkstelling der tegenovergestelden;

doch hoeveel leden van de Kamer werden hierdoor niet op een dwaalspoor gebracht ?

* * *

De noodzakelijkheid de stoomlocomotief af te haken vóór den rit door de Verbinding werd dus naar willekeur uitgevonden.

Doch zooals het soms de uitvinders te beurt valt heeft hunne uitvinding hun zoodanig het hoofd op hol gebracht dat zij de dwaasheid niet inzien van de gevolgtrekkingen die zij daarvan afleiden.

Al de ontwerpers der Verbinding : ambtenaren, ministers, leden van Kamer en Senaat, die de kopstaties willen afschaffen, zouden er zonder het te weten eene in de Noord- en eene in de Zuid-statie hebben gemaakt, en hetgeen alle verbeelding te boven gaat : de verplichting er de locomotieven af te haken, evenals thans het geval is, zou voor gevolg hebben niet alleen het aantal over en weerbewegingen in de staties te handhaven doch zelfs het met 13 t. h. te verhoogen !

Onze tegenstrevers vergeten dat critiek bespottelijk wordt wanneer zij zekere grenzen te buiten gaat.

* * *

Zoo men tenminste de voldoening had vast te stellen dat de ambtenaren van het geheim Comiteit, die de Verbinding bestrijden, de wording derzelve hebben bestudeerd ! Doch in een pas verschenen stuk hebben wij vastgesteld dat een der aangevoerde bezwaren juist de hinder is die in het gedeelte in open lucht zou worden teweeggebracht door den rook der locomotieven, alswanneer tot vervelens toe werd bewezen dat de stoomlocomotieven inactief zouden blijven zoowel in de gedeelten in open lucht als in de tunnel zelf. De zoogezegde ernstige studies die de tegenpartij heeft ondernomen hebben haar niet toegelaten de herhaalde verklaringen te ontdekken die in dezen zin werden afge-

legd in de officieele stukken van vóór den oorlog en die nog worden herhaald in de nota van de minderheid van den heer Helleputte.

* * *

Het is dus te vergeefs sch dat men gepoogd heeft het werk der ontwerpers van de Verbinding in duigen te slaan met eene inactieve locomotief gelijk te stellen met eene locomotief in volle werking, en met tegen alle klaarblijkelijkheid te willen staande houden dat de Verbinding niet kan worden geëxploiteerd door elektrische tractors voor aan de locomotiven met inactieven stoom aangekoppeld.

Merken wij terloops op dat de elektrische tractors, die er zullen gebezigd worden, de voorboden zijn van een op til zijnden vooruitgang, die men te vergeefs sch zou trachten te vertragen.

Reeds vijf en twintig jaar geleden hebben wij de eer gehad een wetsontwerp in te dienen met het oog op de elektrische verbinding van onze handelsmetropool met de hoofdstad en zelfs met het centrum van de hoofdstad. Dit wetsontwerp werd uitsluitend afgestemd omdat de lijn niet door den Staat zou zijn beheerd geworden. Nu dat heel het net door eene maatschappij wordt beheerd, werd het plan der electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen reeds opnieuw vooropgezet.

Zij kan niet nalaten spoedig haar weg te maken, evenals deze van de onmisbare electrificatie van de zoo grillige lijn van Luxemburg, en zooals deze van de stervormige electrificatie rondom Brussel, die reeds vóór den oorlog werd ter studie gelegd.

Dat alles zal binnen afzienbaren tijd verwezenlijkt worden; de vijanden van den vooruitgang waartegen wij strijden zullen het niet beletten, en hoe erbarmelijk zullen dan al de waarzeggerijen schijnen die wij heden hooren tegen de Verbinding, welke geroepen is eens uit-

sluitend electrisch geëxploiteerd te worden.

* * *

VERBINDINGEN TUSSEN ANTWERPEN EN HET ZUIDEN DOOR DE LIJN SCHAAR- BEEK-HALLE.

Onze tegenstanders drukken zich omtrent deze lijn in de volgende bewoordingen uit : « Wat men van deze lijn verwacht en altijd verwacht heeft, is het vervoer te verzekeren van goederen van het Zuiden naar Antwerpen, zonder de statien en de lijnen van de agglomeratie te overlasten. Bovendien zal deze lijn toelaten rechtstreeksche reizigerstreinen sneller te doen loopen dan door de Verbinding. »

De ware geschiedenis luidt anders.

In de meening van de ontwerpers van dit plan was de lijn Antwerpen, Muysen, Schaarbeek, Halle bestemd niet voor het *voornaamste*, doch voor het uitsluitend verkeer van goederentreinen tussen Antwerpen en de nijverheidsstreek van het Zuiden van België. Zij had voor doel de draaibrug van Laken te ontlasten van dit omvangrijk verkeer en als gevolg daarvan het Westersch-ringspoor, alsook het vak Brussel-Zuid-Halle.

In haar wezen zelf was het een lijn voor bepaald traag verkeer. Zij werd in dien zin getrokken.

Zij sloot ten volle aan met de gedachte van vooruitgang, warm verdedigd door de Wetgeving, die om de snelheid en de veiligheid der reizigerstreinen beter te verzekeren, bij elke gelegenheid maatregelen voorstond om de verwarring der snelheden te vermijden, door de scheiding van den dienst voor reizigers van dien voor goederen.

Men heeft het niet gelaten bij redevoeringen. Want vandaar de vier lijnen van Brussel naar Antwerpen en hun onderscheid in « trage lijnen » en « snelle lijnen »; vandaar ook het aanleggen met groote onkosten van de rechte lijn (de bochten met een straal van 8 kilo-

meter tellen niet) van Brussel-Zuid naar Gent-Sint-Pieters, zonder overwegen, zonder tussenstatiën, die wij hebben voorgesteld met bestemming uitsluitend voor reizigers en met het oog op electricatie.

De gedachte zou niet gerezen zijn noch bij het Beheer, noch bij den Minister, noch bij een enkel lid van de Wetgeving, gedurende dat stadium van vooruitgang, voor te stellen de lijn Schaarbeek-Halle « bovendien » te bestemmen voor een dienst voor reizigers; het ware al te achterlijk en onlogisch geweest.

Doch onze tegenstrevers willen deze gelegenheid niet missen om hun verachte gedachten in de practijk te stellen en deinzen niet terug voor het gevaarlijk ontwerp « rechtstreeksche » reizigerstreinen met « snel » verkeer in te voegen in het ingewikkeld verkeer van talrijke en eindeloze goederentreinen van die lijn, wier tracé zich slingert en verwringt en doorhakt is door talrijke vertakkingskrommingen.

Arme reizigers, moedwillig blootgesteld aan bestendige oorzaken van gevaar ! En dat alles waarom ?

Omdat zulks vereischt wordt door het manœuvre dat wil doen gelooven dat dit ellendig lapmiddel de Verbinding kan vervangen met haar drievoudig voordeel :

1^o De gaping van 3 kilometer in het zenuwcentrum van ons net aan te vullen ;

2^o Te Brussel niet twee bepaalde punten aaneen te sluiten, doch al de deelen van het net, derwijze, zooals de heer Hellette het in zijn nota der minderheid zoo goed heeft gezegd, dat een reiziger die te Brussel komt van om 't even welk naastbijgelegen of verwijderd punt, zonder buiten de statie te gaan, een trein kan vinden die hem toelaat zich te begeven naar een ander punt van het net, om 't even waar, dichtbij of ver af ;

3^o De Noord- en de Zuidstatiën, met haar verouderd type en kostelijke exploi-

tatie, te hervormen tot moderne doorrijstatiën, op de hoogte van de vereischten, niet alleen voor enkele jaren doch voor onbepaalden tijd.

Verzaak aan dat alles ! Gij zult de lijn Schaarbeek-Halle hebben ! Is het niet al te bar staande te houden dat, dank zij deze tooverlijn, heel het vraagstuk van de inrichting van den spoorweg in zijn middenpunt zal opgelost zijn ?

De inrichting van rechtstreeksche lijnen tusschen Antwerpen, Charleroi of Bergen, verwezenlijkt geenszins de verbinding van beide gedeelten van het net. Het is slechts de oplossing — trouwens hoe gebrekkig ! — van een zeer bijzonder geval, de verbinding tusschen twee bepaalde steden. 't Is weinig, of zelfs niets, zegt de heer Helleputte.

En de heer Max Hallet, in zijn verslag van de Middenafdeeling, voegt bij deze meening zijn weinig verdacht getuigenis : « Men kan bevestigen dat het aantal reizigers die van deze rechtstreeksche verbindingen genieten, slechts een geringe minderheid vertegenwoordigt. In 1922 bedroeg het aantal reizigers met rechtstreeksche reiskaarten Antwerpen-Bergen voor heel het jaar 8,294 of 23 per dag. Voor Bergen-Antwerpen bedroeg het voor heel het jaar 9,026 of 25 per dag. De statistieken hebben aangetoond dat het aantal reizigers voor Charleroi-Antwerpen niet veel hooger is. Ziedaar nochtans belangrijke centra van nijverheids- en handelsbedrijvigheid : men maakt zich in dit opzicht zonderlinge, doch zeer taaie illusies. »

Ontdaan van deze zonderlinge doch taaie begoochelingen, heeft de heer Helleputte duidelijk doen uitschijnen dat deze rechtstreeksche verbindingen tusschen twee steden van weerszijden op grooten afstand van Brussel gelegen, slechts een zeer bijzonder gegeven zijn van het vraagstuk van de rechtstreeksche Verbinding te Brussel van de Noordelijke en Zuidelijke gedeelten van het net, waarvan het doel is rechtstreeks om 't even welke statie, groote of kleine

van het Noordelijk net te verbinden met om 't even welke groote of kleine statie van het Zuidelijk net. Dit programma wordt volledig opgelost door de rechtstreeksche Verbinding. Het wordt zelfs niet aangeroerd door het ontstaan van de lijn Schaarbeek-Halle, die men er tegen stelt.

* * *

Om ons te kunnen rekenschap geven van den loop der treinen op de lijn Schaarbeek-Halle, hebben wij inzage gevraagd van het geografisch plan met aanduiding van de afstanden.

Volgens deze regeling zouden de rechtstreeksche treinen van Antwerpen naar Bergen, gekomen aan de statie van Schaarbeek, in plaats van naar de Noordstatie te rijden, het Oostersch-ringspoor inslaan door de statie van de Rogierstraat en de Luxemburgstatie, vervolgens nabij de statie van Watermael door een afbuiging de nieuwe lijn Schaarbeek-Halle nemen tot Halle, om vervolgens langs 's Gravenbrakel naar Bergen te rijden.

De ontleding van deze regeling leidt tot de volgende opmerkingen :

1^o Met zorgvuldig de Noord- en Zuidstatiën te vermijden, waarvan zij terecht het in- en uitrijden duchten dat veel geld en tijd kost, brengen onze tegenstanders een beteekenisvol getuigenis tegen de kopstatiën, waarvan zij zich elders de bewonderaars toonen ;

2^o Van Antwerpen tot Schaarbeek, en zelfs meenen wij van Watermael tot Halle, zijn de lijnen bruikbaar in voorwaarden die het bezigen van motoren voor platte lijnen mogelijk maken. Wel integendeel, is het vak Schaarbeek-Watermael een stuk van de lijn naar Luxemburg, wier exploitatie een der moeilijkste is van het net.

Om het in- en uitrijden van de Zuidstatie te vermijden, valt men in geen geringer euvel, want de samenstelling van de treinen, de keuze van den motor moeten over gansch de lengte van

den afstand Antwerpen-Bergen bepaald worden volgens de zware verplichtingen van het korte tusschenvak met sterke hellingen. Onlogische, dure, lastige exploitatie, zooals de heer Helleputte het reeds deed uitschijnen. Doch dit wordt over het hoofd gezien, dat is eenvoudig;

3^o De Regeering heeft tot het aanleggen besloten van een nieuwe bijzondere lijn, van Brussel-Zuid naar 's Gravenbrakel, bestemd voor de sneltreinen voor reizigers. Doch de rechtstreeksche reizigerstreinen Antwerpen-Bergen of omgekeerd zouden in de regeling die wij ontleden het grootste stuk van die nieuwe lijn vermijden en zich werpen in den warboel der goederentreinen van het vak Schaarbeek-Watermael-Halle, bestemd voor den tragen dienst dezer treinen. Begrijpe wie kan!

4^o Ten slotte, en deze opmerking zou alleen reeds volstaan, zoo wij er niet aan hechtten de tegenstrijdigheden van de tegenpartij te doen uitschijnen: de afstand af te leggen volgens de regeling voorgesteld voor de rechtstreeksche treinen tusschen Antwerpen-Halle, verdeelt zich als volgt, volgens de lengten op het plan aangeduid:

Antwerpen-Schaarbeek .	40Km201 ^m 55
Schaarbeek-Brussel-Leopoldswijk-Watermael-alle	23Km625 ^m 10
	63Km826 ^m 25

Langs Brussel-Noord en de Verbinding telt die lengte maar:

Antwerpen-Brussel-Noord	42Km701 ^m 55
Verbinding-Noord-Zuid .	3Km
Brussel-Zuid-Halle . .	14Km
	59Km701 ^m 55

Aldus is de afstand langs de lijn die loopt om heel de Brusselsche agglomeratie langs de buitenzijde, zonder er binnen te dringen, 4Km 125 langer dan langs de Verbinding.

Ziedaar mathematisch bewezen hoe

verkeerd voormelde bevestiging is: « Bovendien zal deze lijn toelaten reizigerstreinen sneller te laten loopen dan langs de Verbinding ».

De waarheid is heel anders: langere afstand en derhalve duurder voor de reizigers, tragere loop der treinen, verhinderd door de mengeling van treinen met zeer verscheiden snelheid, gevaarlijke onlogische exploitatie en daarbij niet uitbreidbaar, vermits fataal zonder opbrengst, bij gebrek aan aantrek voor de reizigers.

De reizigers van Antwerpen en Bergen zijn niet veeleischend zoo zij zich laten paaien met dergelijke voorstellen.

Het was onze wensch soortgelijke berekeningen, te maken voor de rechtstreeksche treinen aangekondigd tusschen Antwerpen en Charleroi; het werd ons, tot onze groote spijt, belet wegens het gemis van aanduiding op het plan van den afstand tusschen de vertakking te Watermael en de statie te Linkebeek.

Deze treinen uit Antwerpen zouden de « snelle » lijnen verlaten vanaf Vilvoorde waar zij, op afstand blijvend van Brussel dat zij volkomen vermijden, tot Linkebeek de lijn Schaarbeek-Halle zouden nemen langs de tunnel van het Jubelpark van 1,716 meter en deze van Terkameren Bosch van 1,063 meter, om de reizigers het rijden door de noodlottige onderbroken tunnel van de Verbinding te besparen!

Ook hier weer betuigen de inrichters van die treinen een zoodanigen schrik voor de kopstatieën, dat zij verkiezen Brussel op te offeren. Aan de Antwerpenaren en aan de inwoners van Charleroi die deze treinen zouden willen nemen om naar Brussel te reizen, zal men zeggen: « Onmogelijk! Wij verbinden Noord en Zuid, er is geen spraak van Brussel; gij spreekt alsof gij voorstander waart van de Verbinding, dat is een taal die wij niet verstaan! Wij houden van een zijdelingsche oplossing. »

Het volstaat een blik te slaan op de kaart die ons werd voorgelegd, om overtuigd te zijn dat de slingerlijn omheen Brussel, vol aansluitingskrommingen, aanleiding zal geven tot een langeren rit dan de practisch rechtstreeksche lijn : Antwerpen-Brussel-Noord-Verbinding-Brussel-Zuid-Charleroi.

Met dit laatste plan te volgen zouden de treinen, in plaats van Brussel « voorbij te rijden », de Noordstatie, de Centrale Halte, de Zuidstatie bedienen; de afstand zou zonder gevaar zijn, minder lang, minder kosten voor de reizigers, sneller, een talrijker cliënteel aantrekken en derhalve meer opbrengen.

Als lokaas kondigt men de mogelijkheid aan tusschen Antwerpen en Charleroi treinen in te leggen die den rit afleggen op twee uren tien minuten langs de Luxemburgstatie en zelfs één uur veertig minuten langs het Jubelpark.

Als geschenk van blijde inkomst kondigt men aan dat, ondanks de omwegen, deze treinen, de een negentien minuten, de ander negen en veertig minuten zouden winnen op den duur van den loop langs de Verbinding.

Voor de niet lichtgeloovige geesten zal het klaar zijn dat, om de hooger vermelde redenen, wat mogelijk is langs de « trage » en slingerende omweglijnen, het des te meer is langs den rechtstreekschen weg van de Verbinding.

Niets is gemakkelijker dan denkbeeldige treinen in te leggen en uurtabellen uit te denken met versnelden loop eenerzijds, met vertraagden loop anderzijds, voor de treinen van ondergeschikten rang, doch op dit gebied volstaat verbeeldingswerk niet. Elke inrichting van treinen veronderstelt het bestaan van *grafieken*, die van minuut tot minuut hun loop moeten aanduiden doorheen de ingewikkeldheid van de seinen, de vertragingspunten, versnelling of stilstand, doorheen de verwarring van de andere treinen, loopend op hetzelfde spoor of komend aan gemeene vertakkingen.

Deze grafieken bestaan thans niet,

noch voor de sporen van de Verbinding, noch voor de afbuigingsspooren langs Schaarbeek-Halle, wij bevinden ons dus voor bloote beloften in de lucht en vooral voor bedrieglijke vergelijkingen, want het eenige gegeven voor positieve vergelijking dat wij bezitten is de kilometerafstand, en wij hebben aangetoond dat de afstand Antwerpen-Halle langs het afbuigingsspoor 4Km125 langer is dan langs de Verbinding.

NATIONALE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

Een nota gedagteekend van 9 Februari jongstleden werd rondgedeeld aan de leden van den Raad van Beheer van van de Nationale Maatschappij en aan zijn beraadslagingen onderworpen met het besluit dat de verwezenlijking van de Verbinding van geenerlei belang is voor de Maatschappij.

Deze nota, niet ondertekend, doch afgekeken op de officieele documentatie sedert 1922 voortgebracht, gaat klaarblijkelijk uit van dezelfde ingevers. Men herkent ze aan hun doofheid; de meest afdoende redenen dringen niet tot hen door.

De gewichtigste vraagstukken worden in dit memorandum op stel en sprong behandeld, geen rekening wordt gehouden met de tegensprekelijke studiën van de Subcommissie van den Senaat. Ook heeft de Beheerraad van de Nationale Maatschappij aan onze uiteenzetting niet de eer gegeven ze te bespreken; zijn aandacht was slechts gevestigd op de afwijzende gevolgtrekking. Deze werd in een handomdraai aangenomen.

Het besluit werd getroffen alsof er noch Minister van Spoorwegen, noch Senaat bestond. Het is inderdaad gevallen zonder aanzien voor het voorrecht van de Hooge Vergadering waarbij het vraagstuk in zijn algeheelheid aanhangig is en het viel samen met het oogenblik waarop Minister Lippens in den Senaat verklaarde dat hij eerlang de

zeer ingewikkelde studie van deze belangrijke vraag ging aanvatten.

Sommigen hebben daarin vanwege de Spoorwegmaatschappij een uitdaging gezien, wat geenszins zou overeenstemmen met het karakter van de leden van haar Beheerraad. Wij meenen te weten dat het integendeel een stemming geldt van zuivere tactiek waarbij de Verbinding slechts het voorwendsel was.

Men weet dat tusschen de Regeering en invloedrijke leden van de Wetgeving een geschil is ontstaan ten opzichte van de houding van de Nationale Maatschappij om haar belangrijke werken aan de controle van de Kamers te onttrekken.

Zij heeft het oogenblik goed gevonden de onafhankelijkheid te bevestigen waarop zij aanspraak maakt, en terzelfdertijd de uitgave voor de Verbinding ten laste te laten van den Staat, hetgeen wij des te meer kunnen aanmerken daar er een omvangrijke verrichting over onroerend goed mee gemengd is.

Het ware nutteloos deze tactiek te bespreken die de openbare meening onverschillig heeft gelaten. Wij zouden er ons voor hoeden te veronderstellen dat zij voor uitwerksel zou kunnen hebben het recht van den Senaat te verbeuren. Dit recht is onaantastbaar, het blijft voortbestaan alsof de Maatschappij niet

had beraadslaagd; zij zelf is er wel van overtuigd dat de Senaat niet voor haar zal afstand doen.

* *

De belangrijkste opdracht van den Senaar is een verlichte controle uit te oefenen over de besluiten van de Kamer, en de dwalingen te herstellen waaraan zij kan bloot staan; nu wij bewezen hebben dat zij op een dwaalspoor werd gebracht bij een vraagstuk dat met een zeer geringe meerderheid werd opgelost, zal de Senaat het zich ten plicht rekenen het onderzoek van de kwestie in zijn waarachtige gegevens te hernemen, om haar een oplossing te geven welke overeenkomt met het algemeen belang, dat zijn uitdrukking vindt in de solidariteit van de hoofdstad met al de gemeenten bij het net aangesloten.

JUL. LIEBAERT.

Brussel, 10 April 1928.

Ik onderteeiken deze nota met hetzelfde voorbehoud dat ik maakte bij de ondertekening van de vorige.

EMILE VINCK.

INHOUDSTAFEL

	BLADZ.
Gelukkige gevolgen van de afschaffing der Groendreefstatie	9
Kosten der Verbinding.	11
Bezwaren van den tunnel door den Kruidtuin	10-33
Werken aan den Vierhoek te Schaarbeek en te Vorst	10-63
Electrificatie van het net	12
Dienstlokalen in de Noordstatie	13-14
Dienstlokalen in de Zuidstatie	8
Centrale Halte in open lucht	14-15-16-55
Het ontwerp van Verbinding werd zorgvuldig ingestudeerd	16-75-76
Overdrijvingen in de raming der kosten van de Verbinding	13
Verscheidenheid in de ontwerpen tot inrichting van de Noordstatie als kopstatie.	
Breedte van perrons en tusschensporen.	17-77
Inrichting van de Groendreef	23-81
Verkeer van het materieel in de kopstaties vergeleken bij de doorrijstaties	25-26-27-59
Inrichting van de Zuidstatie	28
Viaducten in de Zuidstatie	28-31
Verbreding der Fonsnylaan	30-31
Algemeen besluit betreffende de ontwerpen van het Beheer	34
Middelen voor de voltooiing der Verbinding	36
Statistieken van het reizigersverkeer.	40
Opbrengst der Verbinding.	38-49-50-73
Onnauwkeurigheid der inlichtingen van het Beheer	57
Bescherming van den heer Ramaeckers	58
Duur van den stilstand der treinen	62
Statie van Rijsel	63
Ontworpen verbinding te Parijs	63
Voorbereidende werken voor de Verbinding te Vorst	63
Recht van wederafstand	55-65
De Verbinding is reeds half verwezenlijkt	66
Het kwelmzand	68
Doel der Verbinding	81
Hinder voortspruitende voor de reizigers uit het gemis van spoorverbinding tusschen de Noord- en Zuidstatieën.	84
Schikking der locomotieven voor den doorrit der Verbinding.	85
Verbindingen tusschen Antwerpen en Brussel-Zuid over Schaarbeek-Hal	91
Beslissing der Nationale Spoorwegmaatschappij	94