

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 12 MARS 1935.

**Rapport de la Commission des Transports
chargée d'examiner la Proposition de
Loi instituant la Société Nationale pour
l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.**

(Voir le n° 55 du Sénat.)

BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 12 MAART 1935.

**Verslag uit naam der Commissie van Ver-
keerswegen, belast met het onderzoek
van het Wetsvoorstel tot oprichting van
de Nationale Maatschappij voor de vol-
tooiing der Noord-Zuidverbinding.**

(Zie n° 55 van den Senaat.)

Présents : MM. DE BRUYN, président, BOSSUYT, CASTERMAN, DANHIER, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DE SAVOYE, FERMINNE, MATTAGNE (Auguste), MISSON, MOLET, VAN CAUWENBERGH, VAN EYNDONCK et WAUCQUEZ, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Les Membres de votre Commission m'ont fait l'honneur de me charger de la rédaction du rapport sur la proposition de loi instituant la Société Nationale de la Jonction Nord-Midi que j'ai eu l'honneur de déposer sur le Bureau du Sénat le 5 mars dernier, et dont la recevabilité a été admise dans la même séance.

Je me permets de présumer que cette désignation à laquelle j'ai été particulièrement sensible répond également à une intention d'ordre pratique.

J'incline à croire qu'étant donnés les développements relatifs aux aspects technique, financier et juridique de la question et la conformité de ceux-ci avec le point de vue partagé par la majorité des membres de la Commission depuis plusieurs années, vous avez jugé inutile de refaire un exposé similaire sous la plume d'un autre de nos collègues.

Au point de vue du principe de la proposition de loi, la considération la plus généralement émise a été la suivante:

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

De leden van uw Commissie hebben mij de eer aangedaan mij te gelasten verslag uit te brengen over het wetsvoorstel tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Noord-Zuidverbinding dat ik op 5 Maart jl. ter tafel heb gelegd en dat in dezelfde vergadering ontvankelijk werd verklaard.

Ik ben zoo vrij te vermoeden dat deze opdracht, waaraan ik zeer gevoelig ben geweest, insgelijks beantwoordt aan een bedoeling van praktischen aard.

Ik neem aan dat, gezien de toelichting betreffende de technische, financiële en juridische zijde van het vraagstuk en gezien ook het feit dat de meerderheid der leden van de Commissie sedert verschillende jaren deze zienswijze deelen, gij het overbodig hebt geacht een anderen collega te gelasten ons nog eens een soortgelijke uiteenzetting te doen.

Wat betreft het beginsel van het wetsvoorstel werd de volgende beschouwing meestal vooropgezet:

La politique de l'abandon de la Jonction n'ayant pas abouti, et l'hypothèse du dépôt et celle de l'adoption d'une nouvelle proposition de l'espèce devant être écartées, il ne reste d'autre alternative que celle de l'achèvement de l'entreprise, qui correspond, d'ailleurs, à la situation légale, la convention-loi du 7 avril 1903 n'ayant rien perdu de sa force obligatoire.

La politique de l'achèvement, par contre, entendue avec l'aspect positif qu'elle doit avoir, ne permet pas le maintien du *statu quo* actuel.

Les intérêts bruxellois et national, urbanistique et ferroviaire qu'intègre le projet et solidaires, d'ailleurs, l'un de l'autre, imposent, sans délai, la reprise des travaux, l'exécution des ouvrages d'art, la mise en vente et la valorisation des terrains expropriés, la reconstruction de la Putterie et des régions dévastées de la Capitale, ainsi que la réponse à donner à la question posée par la Société nationale des Chemins de fer en date du 12 janvier 1934 sur le mode d'exploitation — rebroussement ou passage — à appliquer définitivement aux stations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

La réalisation de ces diverses mesures d'exécution implique le financement nécessaire et la création d'un organe exécutif.

Le projet de loi a pour but d'y pourvoir.

A un autre point de vue, d'autres membres se sont demandé, si — la Convention-loi du 7 avril 1903 étant demeurée en vigueur — le projet de loi avait sa raison d'être et ne formait pas double emploi.

Les observations suivantes répondent à cette question :

Daar de politiek betreffende het opgeven van de verbinding niet is geslaagd, en vermits de mogelijkheid van het indienen en van het goedkeuren van een nieuw voorstel van dien aard niet moet worden overwogen, blijft er geen ander alternatief over dan de voltooiing van de onderneming die trouwens overeenkomt met den wettelijken toestand vermits de overeenkomst-wet van 7 April 1903 niets van haar bindende kracht heeft verloren.

De politiek van de voltooiing daarentegen, met het positief uitzicht dat zij moet hebben, laat niet toe het huidige *status quo* te handhaven.

De belangen van Brussel, van het land, van de urbanisatië en van de spoorwegen, die het ontwerp in zich sluit en die trouwens onderling solidair zijn, verplichten tot onverwijld hervatting van de werken, tot uitvoering van de kunstwerken, den verkoop en de valorisatie der onteigende gronden, den heropbouw van de Putterij en van de verwoeste gewesten van de hoofdstad, alsmede tot het beantwoorden van de vraag gesteld door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen op 12 Januari 1934 betreffende de wijze van exploitatie — kopstation of tussenstation — definitief toe te passen op de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

De verwezenlijking van deze onderscheidene uitvoeringsmaatregelen sluit in zich de noodige financiering alsmede de oprichting van een uitvoerend organisme.

Het wetsvoorstel heeft ten doel daarin te voorzien.

In een ander opzicht hebben andere leden zich afgevraagd of, vermits de overeenkomst-wet van 7 April 1903 van kracht is gebleven, dit wetsvoorstel wel een reden van bestaan had en geen nuttelooze herhaling was.

Deze vraag kan als volgt worden beantwoord :

La Convention-loi adéquate, *en principe*, au but, qu'elle devait atteindre, s'est révélée insuffisante *en pratique* par l'obligation de solliciter chaque année les crédits nécessaires à l'occasion du budget extraordinaire.

Ce fut — peut-être là — la cause principale des attermoiements et de l'inachèvement à la date actuelle.

Le projet de loi remédie définitivement à cette situation, en mettant à la disposition de l'entreprise, par analogie avec les mesures adoptées depuis pour les grands travaux, les sommes nécessaires pour la terminer, à provenir d'emprunt à contracter dans les conditions prévues et autorisées.

La seconde raison n'est pas moins importante.

Depuis la fondation de la Société Nationale en 1926, le Ministère des Transports qui a succédé à l'ancien Département des Chemins de fer, ne possède plus le personnel requis pour poursuivre l'exécution de travaux importants.

Il faut donc prévoir un organisme ayant pour mission d'assurer l'achèvement de la Jonction Nord-Midi et l'étude de toutes les questions qui en dépendent.

Comme cette mission n'est toutefois que temporaire, la solution la plus intéressante était de s'inspirer de deux précédents récents et expérimentés, avec succès, par le Ministère des Travaux publics, à savoir : 1^o l'Office de la Navigation, créé par la loi du 13 août 1928 pour l'exploitation des canaux reliant la Meuse à l'Escaut, et dans laquelle il faut trouver le précurseur du Canal Albert et 2^o la Société Intercommunale des Rives de l'Escaut, créée par la loi du 8 mai 1929, qui a achevé les deux tunnels avec une anticipation de nombreux mois et une maîtrise d'exécution qui s'est imposée à l'admiration de tous.

De overeenkomst-wet die *in beginsel* was aangepast aan het doel dat zij moest bereiken, is *in praktijk* onvoldoende gebleken ten gevolge van de verplichting ieder jaar op de buitengewone begrooting de noodige kredieten aan te vragen.

Deze was misschien de bijzonderste oorzaak van de aarzelingen en van de niet voltooiing tot op heden.

Het wetsvoorstel verhelpt definitief dezen toestand door bij vergelijking met de maatregelen sedertdien goedgekeurd voor de groote werken, ter beschikking van de onderneming de voor de voltooiing vereischte sommen te stellen die moeten voortkomen van een leening aan te gaan in de voorziene en toegelaten voorwaarden.

De tweede reden is niet minder belangrijk.

Sedert de stichting van de Nationale Maatschappij in 1926 bezit het Ministerie van Verkeerswezen, dat in de plaats is gekomen van het vroeger Departement van Spoorwegen, niet meer het vereischte personeel om de uitvoering van belangrijke werken op zich te nemen.

Men moet dienvolgens een organisme voorzien met opdracht de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding en de studie van al de vraagstukken die er van afhangen te verzekeren.

Vermits deze opdracht echter slechts tijdelijk is, lag de doelmatigste oplossing er in zich te laten leiden door twee jonge en beproefde precedentes, namelijk : 1^o den Dienst voor de Scheepvaart, gesticht bij de wet van 13 Augustus 1928 voor de exploitatie der verbindingskanalen tusschen Maas en Schelde, en waarin men den voorganger van het Albertkanaal moet zien, en 2^o, de Intercommunale Maatschappij der Scheldeovers, gesticht bij de wet van 8 Mei 1929, die de twee tunnels heeft voltooid met een vervroeging van talrijke maanden en met een meesterlijke uitvoering die eenieders bewondering heeft afgedwongen.

La Société d'utilité publique à constituer sous les auspices du Ministère des Transports pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi est du même type, les dispositions législatives prévues sont identiques. Dans ces conditions, il est légitimement permis d'espérer que le nouvel organisme poursuivra son but social avec le même mérite et la même célérité d'exécution.

La considération capitale qui a le plus retenu toutefois l'attention, fut celle de l'assistance considérable que l'achèvement de la Jonction offrait dans la lutte contre le chômage.

Il a été unanimement reconnu que les expropriations nécessaires ayant été faites et payées, les sommes dépensées pour l'achèvement des travaux d'art le seraient en presque totalité en salaires et, en outre, que cet achèvement n'était que l'amorce de travaux de bâtisse beaucoup plus importants encore : la reconstruction du quartier de la Putterie et de la zone expropriée, en manière telle que par la durée des travaux — plusieurs années — et le grand nombre d'ouvriers qu'ils permettent d'embaucher — plusieurs milliers — sur les chantiers et au dehors pour les approvisionnements, l'entreprise est, sur le terrain national, la plus considérable et la plus intéressante qui puisse être entamée dans la lutte contre le chômage.

Etant donnée l'aggravation de la crise, ce dernier point de vue a même paru prévaloir sur les considérations d'ordres urbanistique et ferroviaire et a eu pour résultat d'atténuer certaines oppositions.

Au point de vue des articles, le libellé de ceux-ci n'a donné lieu à aucune observation spéciale.

Bien que tous les terrains nécessaires aient été expropriés et souvent même déblayés en très grande partie, il a paru utile de permettre à la Société d'exproprier, sans délai, les 27 ares —

De Maatschappij van Openbaar Nut onder de begunstiging van het Ministerie van Vervoer op te richten voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding heeft hetzelfde type, de voorziene wettelijke bepalingen zijn dezelfde. In die voorwaarden is de hoop gegrond dat het nieuwe organisme zijn sociaal doel met dezelfde verdienste en denzelfden spoed in de uitvoering zal nastreven.

De hoofdbeschouwing die echter het meest de aandacht heeft gaande gemaakt was die van den aanzienlijken steun die de voltooiing der Verbinding zou opleveren in den strijd tegen de werkloosheid.

Eenparig werd erkend dat de noodige onteigeningen gedaan en betaald zijnde, de sommen vereischt voor de uitvoering der kunstwerken haast ten volle zouden uitgegeven worden in loon en bovendien zou deze voltooiing slechts de aanvang zijn van nog veel meer belangrijker bouwwerken, inderdaad de wederopbouw van de Putterijwijk en van de onteigende strook zoodanig dat de duur der werken — verschillende jaren, — en het groot aantal werklieden wier aanwerving zij zouden toelaten, — verschillende duizenden, — op de werven en daarbuiten voor de bevoorradingen, is op nationaal gebied de aanzienlijkste en de belangwekkendste onderneming die kan aangevat worden in den strijd tegen de werkloosheid.

Gezien de verscherping van de crisis scheen dat laatste standpunt zelfs het overwicht te hebben op de overwegingen in verband met het urbanisme en het spoor, en het had tot gevolg zeker verzet te verminderen.

De tekst van de artikelen heeft tot geen bijzondere opmerking aanleiding gegeven.

Ofschoon al de noodige gronden onteigend en zelfs in groote mate ontruimd werden, scheen het gepast aan de Maatschappij toe te laten onverwijld de 27 aren — of ongeveer

ou environ — de terrains nécessaires à proximité de Bruxelles-Nord, par suite du nouveau tracé préconisé pour y faciliter l'entrée, de même que, étant donné l'objet urbanistique du but social d'exproprier l'une ou l'autre parcelle dont l'acquisition supplémentaire paraîtrait indispensable pour un lotissement favorable.

Dans cette intention, la Commission a l'honneur de proposer l'amendement suivant — qui deviendrait l'article 8 du projet de loi.

Amendement.

ART. 8 (nouveau).

Ajouter un article 8 (nouveau) ainsi conçu :

« A la demande et sur proposition du Ministre des Transports, la Société est autorisée à poursuivre les expropriations nécessaires à l'exécution de son objet social, conformément aux lois des 28 juin 1930 et 3 janvier 1934. »

* * *

La proposition et le rapport ont été admis par votre Commission, à l'unanimité, elle a donc l'honneur de proposer au Sénat l'adoption de cette proposition de loi.

Le Rapporteur, *Le Président,*
V. WAUCQUEZ. P. DE BRUYN.

— noodige gronden te onteigenen nabij Brussel-Noord in verband met het nieuw voorziene tracé om er den toegang toe te vergemakkelijken, evenals — gezien de urbanistieke strekking van het maatschappelijk doel — het een of ander perceel te onteigenen waarvan de bijkomende aankoop onmisbaar mocht blijken voor een gunstige verkaveling.

Met dit inzicht heeft de Commissie de eer U volgend amendement voor te stellen dat artikel 8 van het wetsontwerp zou worden.

Amendement.

ART. 8 (nieuw).

Een artikel 8 (nieuw) in te voegen, luidende :

« Op verzoek en op voorstel van den Minister van Verkeerswezen, is de Maatschappij gemachtigd de onteigeningen voort te zetten die noodig zijn voor de uitvoering van haar maatschappelijk doel, overeenkomstig de wetten van 28 Juni 1930 en 3 Januari 1934.

* * *

Het wetsvoorstel en het verslag werden door uw Commissie aangenomen met eenparige stemmen. Zij heeft dus de eer den Senaat de goedkeuring van dit wetsvoorstel voor te stellen.

De Verslaggever, *De Voorzitter,*
V. WAUCQUEZ. P. DE BRUYN.