

## BELGISCHE SENAAT

VERGADERING VAN 11 MEI 1932

### **Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1932.**

*(Zie de n<sup>os</sup> 4-XVIII, 93, 98, 118, 133, 147 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 24, 26 Februari en 2 Maart 1932 en n<sup>o</sup> 5-XVIII van den Senaat.)*

Aanwezig : De heeren DE BRUYN, voorzitter ; BECKERS, BOSSUYT, Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, FERMINNE, HICGUET, HUBERT, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, TOCH en WAUCQUEZ, verslaggever.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Krachtens de coördinaten van zijn aardrijkskunde, zijn geschiedenis en zijn economie is België bij uitstek het land van het vervoer; in vreedstijd als in oorlogstijd ligt daar het kruispunt van Westelijk Europa.

Het internationaal transitoverkeer, de bevoorrading in voedingsstoffen, de uitvoer van de rijkdommen van den grond : mijnen en groeven, doch vooral het over en weer vervoer van zware grondstoffen ingevoerd om te worden bewerkt en terug uitgevoerd als producten van de groote en middelmatige nijverheid, nopen het land tot inrichting van overvloedig en goedkoop vervoer.

Met dit doel beschikt het over een merkwaardig en dicht net van :

- 1<sup>o</sup> 5,102 kilometer breede spoorwegen ;
- 2<sup>o</sup> 4,632 kilometer smal spoorwegen ;
- 3<sup>o</sup> 455 kilometer tramwegen ;
- 4<sup>o</sup> 1,668 kilometer waterwegen ;
- 5<sup>o</sup> 6,000 kilometer wegen bediend door geconcedeerde autobusdiensten.

Water, baan en spoor werden in den loop der jongste jaren aangevuld door 800 kilometer luchtlijnen die grootendeels te danken zijn aan onzen geachten collega den heer Lippens, toen hij aan het hoofd van het Departement stond.

\*  
\* \*

Het onderzoek van de Begrooting van het Ministerie van Vervoer slaat hoofdzakelijk op den toestand van den spoorweg.

Het schijnt evenwel gepast, overeenkomstig de bedoelingen bij de oprichting van het Ministerie van Verkeerswezen in 1929, en ofschoon zij niet allen tot zijn bevoegdheid behooren, in het onderzoek van de Begrooting van het Departement **een algemeen overzicht te geven van de voornaamste vervoermiddelen.**

Deze uiteenzetting heeft noodzakelijk voor gevolg het onderzoek van de voorgestelde maatregelen om **de vervoermiddelen samen te schakelen.**

Hoe belangrijk zij ook mogen wezen, deze beide vraagstukken kunnen een derde niet uitschakelen : **de omvorming en moderniseering van den spoorweg** die nog gedurende een lange toekomst de overhand moet hebben op al de overige vervoermiddelen.

Van rechtswege voegt zich daarbij een vierde vraagstuk : dit van de **Noord-Zuidverbinding**, waarover de Senaat, eensgezind uitspraak doende, op Februari 1931, definitieve besluiten heeft gevraagd.

Het kwam uwen verslaggever nuttig voor, overeenkomstig uwe instemming betuigd ter vergadering van 15 Maart, deze vier punten in zijn verslag te behandelen, waarbij het omstandig onderzoek van de Begrooting vervangen wordt door het algemeen overzicht van het verkeerswezen.

De samenschakeling en de moderniseering van de vervoermiddelen vormen trouwens, op dit gebied, het programma van de huidige Regeering.

De Regeeringsverklaring van 11 Juni 1931 luidde onder meer als volgt :

*« De Regeering zal trachten beter de vervoerdiensten samen te schakelen en er de hand aan houden dat zij beheerd worden overeenkomstig het algemeen belang, onder het toezicht van den Staat. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal worden aangezocht de verbetering van haar uitrusting voort te zetten en de electrificatie van sommige lijnen ter studie te leggen. »*

In opgemerkte redevoeringen, de eene voor de Jonge Balie te Brussel, de andere bij de behandeling van zijn Begrooting in de Kamer in Februari, toonde de Minister van Verkeerswezen zich ten hoogste bekommerd om de voortzetting van de studie en de uitvoering van deze politiek.

## EERSTE HOOFDSTUK. — ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE VOORNAAMSTE VERVOERMIDDELEN : HET SPOOR, HET WATER, DE BAAN.

### § 1. De Spoorweg.

Onder de vervoermiddelen neemt de spoorweg de eerste plaats in door de belangrijkheid van het verkeer zoowel van reizigers als van goederen; hij is tevens de grootste industriële onderneming van het Land.

*Toestand op 31 December 1931.*

Belegd kapitaal :	Bij de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen : 25,500,000,000 frank;
	Verhooging sedert de oprichting : 1,426,000,000 frank.
Materiëel :	Gestandiseerde lokomotieven : 3,742;
	Reizigerswagens : 8,738;
	Goederenwagens : 114,886.
Personeel :	Bedienden . . . . . 21,257
	Arbeiders. . . . . 69,513

Totaal. 90,770

Krachtens de wet van 23 Juli 1926, geeft de Staat aan de Nationale Maatschappij als inbreng het recht, gedurende vijf en zeventig jaar, het spoorwegnet van den Staat te exploiteeren.

In ruil voor dezen inbreng, geraamd op 11 milliarden, werd aan den Staat 10 milliarden frank toegekend vertegenwoordigd door 20 millioen preferente

aandeelen met een nominale waarde van 500 frank elk en 1 milliard frank gewone aandelen vertegenwoordigd door 10 millioen gewone aandelen met een nominale waarde van 100 frank elk.

De gewone aandelen zijn op naam en onvervreemdbaar in den persoon van den Staat. De preferente aandelen zijn aan toonder, de Staat heeft ze overhandigd aan het Delgingsfonds der Openbare Schuld, dat gelast werd ze uit te geven.

Er werd uitgegeven voor 4 milliarden 981 millioen (5 milliarden), waarvan 4 milliarden 172 millioen gedekt werden door de verplichte conversie van Schatkistbons.

De 809 millioen in baar onderschreven, werden dit voor 304 millioen door Belgische houders, het overige, zegge 505 millioen, ging naar Zwitserland en Nederland.

De vaste interest van 6 t. h. en de delging van de preferente aandelen zijn ten laste van den Staat.

Deze oprichting tot overheidsbedrijf, die de overneming van de exploitatie doch niet die van het bezit van het net bedraagt, beantwoordde aan een reeds oude verzuchting naar industrialisatie; in allerijl als financieele maatregel tot conversie van de Schatkistbons verwezenlijkt, is zij nogal duister betreffende de uitgebreidheid van het mandaat der Maatschappij en betreffende den aard harer betrekking en met den Minister van Verkeerswezen en met het Parlement.

De oprichtingskeure vertrouwt aan den Raad van Beheer en aan het Bestendig Comité, waarvan het Bestuur het uitvoerend organisme is, het industrieel en technisch beheer toevan de onderneming, voornamelijk bestaande uit uitgaven van eerste inrichting en uit de eigenlijke exploitatie.

Zij laat evenwel het rechtstreeksch gezag voortbestaan van den Minister van Verkeerswezen en het toezicht van het Parlement.

Wanneer ik mij aldus uitdruk, ben ik zeker te beantwoorden aan de zienswijze van de Hooge Vergadering en aan die van de Regeering tevens.

Dit is inderdaad de strekking en de beteekenis van de tusschenkomst in de Kamer van den heer Renkin op 19 Februari 1931.

Deze zienswijze steunt *in rechten* op de wet van 20 Februari 1866 op de geconcedeerde spoorwegen, op de wet van 25 Augustus 1891 op de vervoerovereenkomst (art. 14) en op de wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij (art. 16, § 2 der wet van 23 Juli 1926).

Haar feitelijke grondslag is niet minder afdoende : de Minister van Verkeerswezen benoemt de beheerders en de Staat bezit al de dividend-aandelen en de helft der preferente aandelen.

De Minister van Verkeerswezen heeft dus alle bevoegdheid wat betreft het dagelijksch beheer, onder meer voor de bepaling der tarieven, ofschoon het initiatief daartoe feitelijk aan de Maatschappij wordt gelaten. Hij dient ook rechtstreeks al de uitgaven in verband met de eerste oprichting te kennen.

De toestand van de Nationale Maatschappij tegenover den Minister van Verkeerswezen bepaalt bijgevolg den toestand van de Maatschappij tegenover de Kamers.

Zoo het Parlement minder aandacht wijdde aan het dagelijksch beheer dan onder het stelsel van het Ministerie van Spoorwegen, de gelegenheid om tusschenbeide te komen bij het onderzoek van de uitgaven voor eerste oprichting en van de buitengewone begrooting heeft niet ontbroken, krachtens de financieele

hulp die de Staat voortgaat terecht te verleenen aan de Nationale Maatschappij uit hoofde van den openbaren dienst die de exploitatie van den Spoorweg steeds is geweest.

De Staat heeft aan de Nationale Maatschappij (art. 18 van de statuten) 498 millioen overhandigd, vertegenwoordigende 10 t. h. van de opbrengst der uitgifte van preferente aandeele.

Hij heeft de leening van 600 millioen, tegen 5 t. h. aangegaan door de Nationale Maatschappij in 1931, geavaliseerd.

Een meer bijzondere toepassing nog van dezen financieelen steun is de goedkeuring, bij wet van 22 Januari 1932, van de overeenkomst gesloten tusschen het Ministerie van Verkeerswezen en de Nationale Maatschappij voor de bestelling van een duizendtal metalen rijtuigen voor een bedrag van 665 millioen frank.

Bereid tot een buitengewone tusschenkomst om de werkloosheid te bestrijden, neemt de Staat te zijnen laste den interest en de aflossing van een leening van 412 millioen, mits aftrek van een vasten interest van 2 t. h. te betalen door de Nationale Maatschappij en van een veranderlijken interest gelijk aan het dividend der preferente aandeele.

Gebruik makende van het recht van toezicht, dat behoort aan het Parlement, heeft een onzer collega's doen opmerken, toen het ontwerp door uw Commissie werd onderzocht, dat, zoo de bestelling het comfort en de veiligheid der reizigers moest verbeteren, zij de ontvangsten in geenen deele zou doen stijgen; vandaar de wenk van onze Commissie aan den geachten Minister van Verkeerswezen om op de voorziene 665 millioen eene som van 200 millioen voor te behouden voor de electricatie.

In den loop eener vergadering gehouden in Januari jl. onder voorzitterschap van den Minister van Verkeerswezen, vroeg de Voorzitter van het Bestendig Comité geen gevolg te moeten geven aan den wenk, ten einde onmiddellijk arbeid te verschaffen aan de metaalfabrieken en aan de bijzonderste onder haar toe te laten het kettingwerk in te voeren.

De motie is niettemin nuttig geweest, daar de Voorzitter van het Bestendig Comité zijn volledige instemming heeft betuigd om kapitalen voor eerste inrichting nog enkel te beleggen in ten volle productieve werken en om de studiën betreffende de electricatie van de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe en van Brussel-Antwerpen te bespoedigen.

Het Beheer van de Nationale Maatschappij voor haar eigen rekening nam aanvang op 1 September 1926.

De uitgaven voor eerste inrichting door haar gedaan, slaan vooral, buiten den afkoop van de lijn Gent-Terneuzen, voor een bedrag van 36 millioen :

Op den dienst van den weg :

- a) De voltooiing van de lijn Schaarbeek-Halle (verbinding der goederen); de voortzetting van :
- b) het op vierdubbel spoor brengen van de lijnen Luttre-Namen en Mechelen-Antwerpen;
- c) het aanleggen van de lijnen Brussel-Zuid-Denderleeuw en Fexhe-le Haut-Clocher-Kinkempois.
- d) het op vierdubbel spoor brengen en ophooging van de lijn Antwerpen-Nederland tusschen Zurenborg en Austruweel;
- e) De afleiding van de lijn Bergen-Brussel, rechtover den tunnel te 's Gravenbrakel.



In den dienst van het materiëel, de toepassing van de eerste Westinghouse op de goederenwagens en -locomotieven.

Einde 1931 waren 31,773 rijtuigen voorzien van de volledige rem en al de andere van de luchtleiding, zoodat van Juli 1931 af de doorgaande rem werkte op al de goederentreinen.

De volledige rem moet nog worden toegepast op 26,600 wagens, wat in 1933 zal klaar zijn.

De totale uitgave zal ongeveer 450 millioen bedragen.

Daar 3,000 remmers beschikbaar werden, zijn er ongeveer 400 op rustgeld gesteld, terwijl de anderen een bediening kregen waarvoor zij geschikt bleken.

Voor de metalen rijtuigen had een eerste aanbesteding plaats in Februari 1932 voor een bedrag van 130 millioen.

De nijverheids- en technische exploitatie van het net, die het hoofddoel was bij de oprichting van de Nationale Maatschappij in zelfstandige regie, beteekende eene belangrijke taak.

Zij omvatte de organisatie zonder bedrijfskapitaal of reservefonds, noch vernieuwingsfonds, met een versleten materiëel, zware maatschappelijke lasten in zake personeel en pensioenen, en met de zedelijke verplichting van dividenden.

Het Bestendig Comité, de Raad van beheer en het Bestuur hebben zich daar met eere van gekwetten, zooals, naar het algemeen oordeel, onze geachte collega Barnich in zijn onlangs gehouden interpellatie verklaarde.

De bevestiging wordt daarvan geleverd door de statistische en vergelijkende tabel van de financieele dienstjaren sedert de oprichting van de Maatschappij afgesloten.

#### FINANCIEELE UITSLAGEN VAN DE N. M. B. S.

*In millioenen frank.*

JAREN.	Dividend van de gewone aandelen Staat. — Jaarlijksche uitslag.	Dividend van de preferente aandelen		Reservefonds. — Samengevoegde saldi.	Vernieuwingsfonds.			Voor-schotten en leeningen. — Samen-gevoegde saldi.	Winst en verlies. Uitslag van het dienstjaar (de overdracht op nieuwe rekening inbegrepen)
		Staat (1)	Houders. (1)		Ontvangsten.	Uitgaven.	Samen-gevoegde saldi.		
1926/27 (16 maanden)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	593.6
1928	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	461.6
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	445.6
1930	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	226.9
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.6	852.6	1,097.6	2.6
	770	385	385		2,239.8	1,387.2			

(1) Ongeveer de helft.

Het dienstjaar 1931, dat geen dividend zal opleveren, inbegrepen, heeft de Nationale Maatschappij voor de eerste vijf dienstjaren aan den Staat een dividend van 1,155 miljoen en aan de houders 385 miljoen uitbetaald, hetzij in ronde cijfers 1,500 miljoen.

Deze uitkeering gaf aanleiding tot critiek waarbij uw verslaggever zich niet kan aansluiten.

Steeds, en namelijk in gunstigen tijd, werd aangenomen, dat de exploitatie van den spoorweg de rente voor het oprichtingskapitaal moest dekken. Daar deze geraamd is op 300 miljoen per jaar, vertegenwoordigt het gemiddelde dividend voor de bedoelde vijf jaren juist deze annuïteit; van den anderen kan moet men het betreuren dat de crisis deze inkomsten aan de Schatkist ontnemt, en dat het mali samenvalt met het uitblijven der betalingen van Duitschland.

Voor de houders van preferente aandelen was de belegging die zij in Staatswaarden deden, interessant, niettegenstaande het schorsen van dividend gedurende een onbepaalden tijd; gemiddelde interestvoet voor de vijf jaren : 7.40 t. h., vrij van alle belastingen, en behoud van een kapitaal dat voor belegging in beurswaarden in dien tijd vermoedelijk zou bedreigd geworden zijn; men mag zich daarover verheugen, daar de deelneming van de Belgische houders ongeveer 90 t. h. bedroeg van deze onderschreven titels.

De gunstige uitslagen door de balansen aangetoond, bewijzen dat, niettegenstaande de vergissingen eigen aan een omvangrijke administratie en aan een oud Staatsorganisme, de bestuurders van de Nationale Maatschappij de voorspoedige jaren hebben te nutte kunnen maken om de exploitatie te rationaliseeren en de uitgaven ervan te beperken, waardoor vooruitgang en besparingen werden gemaakt die onmogelijk zouden geweest zijn onder rechtstreeksch bestuur van den Staat.

De Nationale Maatschappij blijkt zich dus beter aan de crisis te kunnen aanpassen dan de Staat het had gekund.

De huidige toestand van den spoorweg is inderdaad onbatig; dit mali is algemeen bekend; de vergelijkende tabel van de algemeene uitslagen over de laatste jaren toont er den toenemenden ernst van aan.

JAREN.	Aantal Km. in exploitatie.	EENHEDEN VAN VERKEER.		Ontvangsten exploitatie in miljoen.	Uitgaven exploitatie in miljoen.	Netto opbrengst in miljoen	Coëfficiënt van exploitatie.
		Reizigers Km. miljoen	Km.-Ton. miljoen				
1927	4.795	5.780	7.869	2.889	2.474	414.4	85.65 %
1928	4.791	6.270	7.808	3.069	2.576	493.6	83.92 %
1929	4.792	6.365	8.386	3.546	3.066	479.9	96.46 %
1930	4.825	6.521	7.133	3.528	3.208	320.0	90.93 %
1931	4.823	5.810	6.027	3.090	3.023	66.8	97.84 %
Januari 1931	4.827	461	521	255	260.3	— 5.3	102.07 %
Februari 1931	4.827	434	473	230.4	252.8	— 22.4	109.73 %
Maart 1931	4.827	—	—	268.9	264.7	4.2	98.44 %
Januari 1932	4.823	409	384	204.7	237.0	— 32.3	115.78 %
Februari 1932	4.823	388	388	194.1	237.1	— 42.9	122.11 %
Maart 1932	4.823	—	—	208.6	236.0	— 27.4	113.14 %

Volgende tabel vult deze inlichtingen aan door aanduidingen over het goederenvervoer en het personenverkeer.

JAREN.	GOEDEREN			Ton zware goederen per trein.	REIZIGERS		
	Dagelijksch gemiddelde van de geladen wagens.				Dagelijksch gemiddelde van vervoerde personen.	Aantal reizigers per trein.	Tekort van het personenvervoer.
	Vertrek uit Belgische stations.	Uit den vreemde.	Totaal van de 2 vorige kolommen.				
							Millioenen.
1927	19.273	6.925	26.198	246	600.354	152	— 266.7
1928	21.147	5.713	26.860	262	642.282	157	— 246
1929	22.159	6.247	28.406	264	667.969	150	— 352
1930	20.581	5.601	26.182	248	665.522	145	— 422
1931	18.643	4.730	23.373	236	608.799	132	— 537

Zelfs de goederen, die de eindwinst verzekeren nadat zij het gebruikelijk tekort van de reizigers hebben gedekt, zijn dus zwaar getroffen.

Voor de reizigers is het toenemend tekort indrukwekkend : meer dan een half miljard voor 1931 en een zekere vermeerdering voor 1932; dit wijst er op dat een radicale hervorming en een nieuwe wijze van exploitatie onmisbaar blijken.

Wat het dienstjaar 1932 betreft, zou het vermetel zijn zich aan voorspellingen te wagen, daar alles afhangt van de onbekende evolutie van de crisis.

Volgens de uitslagen van de eerste drie maanden, moet men nochtans rekening houden met een waardevermindering der ontvangsten van 500 millioen, vermindering gelijk aan deze van 1931 in vergelijking met 1930.

Wat de uitgaven betreft, niettegenstaande de krachtsinspanningen van de Nationale Maatschappij om ze naar verhouding van de daling der ontvangsten te beperken, zal die verhouding niet kunnen bereikt worden, daar de meeste uitgaven slechts geleidelijk en veel andere heelemaal niet kunnen verminderd worden.

In de totale uitgaven komen de bezoldigingen en loonen voor twee derden voor; de verlaging toegepast van 1 April af, zal voor de laatste drie kwartalen een beperking van 135 millioen opleveren. Door de mogelijke bezuinigingen op de andere uitgaven, hetzij ongeveer 70 millioen, op dezelfde wijze te berekenen, zouden de uitgaven met ongeveer 200 millioen worden verminderd.

Daar de waardevermindering van de ontvangsten op 500 millioen wordt geraamd en de beperking der uitgaven op 200 millioen, zou het tekort voor 1932 ongeveer 300 millioen bedragen, zoodat op het reservefonds, dat einde 1931 404 millioen bedroeg, massieve bedragen zouden dienen genomen.

Daar de Maatschappij er van 1 Januari 1931 heeft moeten van afzien de reserve te stijven met de 2 1/2 t. h. van de brutto ontvangsten, zal het dienstjaar 1933, indien de crisis niet afneemt, in het totaal met een zuiver verlies sluiten, een toestand waarbij men zich nochtans eerst zou mogen neerleggen nadat alle mogelijkheden om den toestand te redden rijpelijk zijn overwogen.

Niemand zal ontkennen dat de voornaamste oorzaak van dezen onbatigen uitslag der spoorwegexploitatie in de algemeene crisis is te zoeken; de weerslag

der auto-concurrentie zal worden onderzocht in het hoofdstuk over de samenordering van het verkeer.

Tevens vervoernijverheid en nijverheid van grooten omvang, kan het niet anders of de spoorweg moet bijzonder zwaar getroffen worden door de vertraging in de algemeene bedrijvigheid, de beperking der zaken, het stilleggen of het trager werken van een groot aantal ondernemingen.

Er bestaat overigens op dit gebied een pijnlijke en strenge gelijkaardigheid met de voornaamste indicïën van de economische bedrijvigheid van het land: de balans van den buitenlandschen handel en de beweging van de Antwerpsche haven.

De toestand van den spoorweg in den vreemde is overigens niet beter; daar ook is er als bij ons en somtijds een hooger tekort.

De Fransche spoorwegen werden gemachtigd obligaties uit te geven tot een bedrag van 2 milliard 654 miljoen tot het dekken der exploitatieverliezen voor 1931 (1)

Het voor 1932 voorzien tekort zou 3 milliard 500 miljoen bedragen, en vermoedelijk nog klimmen wegens het verscherpen van de crisis.

Deze aanduidingen over de Begrooting van de Spoorwegen vormen het beste verband met de laatste opmerkingen die ik nog moet maken over den huidige toestand van den spoorweg: deze betreffende het tarief van het vervoer.

Daar de exploitatie van de spoorwegen het gemengd karakter draagt van overheidsbedrijf en van openbaren dienst, en volgens onze overlevering meer van het laatste dan van het eerste, is de tarievenkwestie steeds het voorwerp geweest van de zorgen dezer administratie.

Het wekt dus geen verbazing dat, met een steeds algemeener vertrouwen in de tusschenkomst van den Staat in tijd van crisis, de voornaamste klanten van den spoorweg, op gebied van goederenvervoer namelijk, aandringen op lager tarieven.

In feite zouden, volgens het verslag over den Ministerraad van April, de vertegenwoordigers van de metaalnijverheid, de staalfabrieken, de kolenmijnen en den landbouw, die 90 t. h. van het algemeen vervoer opleveren, een algemeene verlaging der tarieven met 15 t. h. hebben aangevraagd.

Eenige dagen vroeger, op 9 Maart, stelde de geachte heer Barnich, in de interpellatie waarop ik reeds wees, in beginsel, dezelfde vraag aan den geachten Minister van Verkeerswezen, doch hij gaf aan zijn tusschenkomst het karakter van zijn wetenschappelijke kennis.

In zijn zeer omstandige uiteenzetting, stelde hij het axioma, zonder er evenwel de practische gevolgen van te onderzoeken, dat de rationeele aanwending van onze verkeersmiddelen ons er toe moet leiden het tekort van de exploitatie aan te nemen, indien onze nijverheid, onzen handel en onzen landbouw in gevaar zijn.

Uw verslaggever is van gevoelen dat, indien het niet mogelijk is de vraag van de economische groepeeringsen noch de thesis van onzen geachten collega *de plano* te verwerpen wegens den openbaren dienst door de Spoorwegen geleverd, omzichtigheid geboden is wanneer de exploitatie, zooals voorgaande statistieken het bewijzen, tweemaal een tekort van 300 miljoen heeft geboekt,

(1) Fransche Staat	735,000,000 frank.	P. O.	164,000,000 frank.
Elzas-Lotharingen	231,000,000 »	P. L. M.	714,000,000 »
Nord	300,000,000 »	Midi	310,000,000 »
Est	200,000,000 »		
			2,654,000,000 frank.

namelijk de afschaffing van het dividend dat overeenkomt met den interest en de aflossing van het kapitaal van eerste inrichting en het mali dat voor het dienstjaar 1932 moet voorzien worden.

In die voorwaarden, vooraleer een derde tekort te boeken, — de aangevraagde algemeene vermindering zou inderdaad een ontvangstvermindering van insgelijks 300 miljoen bedragen —, zouden de Regeering en het Parlement moeten overleg plegen om aan de Nationale Maatschappij een vergoedende toelage van hetzelfde bedrag te verleenen, of, wat een minder aanbevelenswaardig middel ware, haar machtigen naar het voorbeeld der Fransche netten, onder waarborg van den Staat een leening van hetzelfde bedrag aan te gaan; een algemeene vermindering der tarieven van 15 t. h. blijkt dus niet in overweging te kunnen komen.

Tot steun van dusdanigen maatregel werd gewezen op een mogelijke hogere ontvangst.

Hoezeer dergelijk vooruitzicht ook met de normale economie moge strooken, toch ware het onvoorzichtig op deze vergoeding te tellen.

De Spoorweg heeft een merkelijk gedeelte van het reizigersverkeer en een zeker procent van het goederenverkeer verloren wegens het gemak opgeleverd door een mededinger, namelijk de auto; langs dien kant zou een tariefvermindering alleen niet volstaan om den toestand te redden.

Wat het massaalvervoer van goederen betreft, en dit is een hoofdbelang, de opbrengstdiagramma's duiden aan dat in de scherpste van de crisis het meeste verkeer bestaat uit verplicht verkeer en dat het vrij potentieel met betrachting naar beterkoop ongeveer haast niet bestaande is. Daar de te vervoeren stof niet aanwezig is, zou de maatregel niets anders dan een minderwaarde der ontvangsten voor gevolg kunnen hebben.

De vermindering van ontvangsten zonder verhooging van de tonnenmaat schijnt de algemeene verlaging van 10 t. h. op het goederentarif te veroorzaken en, van al de vreemde netten, werd deze alleen door de Reichsbahn uitgevaardigd op 16 December 1931, mits alle voorbehoud daarbij omtrent de moeilijkheid een juist inzicht te hebben over de tarievenpolitiek der vreemde netten en ondermeer deze van de Reichsbahn, wier richtlijnen nooit vrij zijn van politieke doeleinden.

Voor December 1931, vergeleken bij December 1930, loopt de tonnenmaat achteruit met 23 t. h. en verminderen de ontvangsten met 33 t. h. Voor Januari 1932, vergeleken bij Januari 1931, loopt de tonnenmaat achteruit met 24 t. h. en verminderen de ontvangsten met 33 t. h.

Overeenkomstig de traditioneele politiek van de Ministers van Openbare Werken en van Spoorwegen, duidelijk uiteengezet door den geachten Minister van Verkeerswezen, past het een ruime toepassing te maken van bijzondere tarieven, een middel dat veel mogelijkheden biedt, daar de bijzondere tarieven, bij voorbeeld voor het jaar 1930, tot 55 t. h. bedragen van de kilometer-tonnenmaat der goederen en 61 t. h. van de ontvangsten.

De Nationale Maatschappij heeft er trouwens in den loop der jongste maanden een groot aantal bekendgemaakt. Haar werd, daar tegenover zelfs verweten bijzondere tarieven te gebruiken om ontvangsten te verwekken en met de binnenscheepvaart en zelfs met de buurtspoorwegen te concurreeren.

Zij blijft dus bevoegd — de geachte heer Barnich heeft het toegegeven — door de personaliteit van haar beheerders en directeurs en door de bewijzen die zij gegeven hebben van hun kunnen, om het initiatief te behouden der maatregelen die in het algemeen belang geboden zijn.

Daar de gevallen van toepassing echter talrijker en talrijker zullen worden en

daar de verplichting al de mogelijkheden van de binnenlandsche markt en het overschot van de buitenlandsche markt te benuttigen, meer dan ooit geboden is, sluit uw verslaggever zich aan bij het voorstel van den geachten interpellant tot den Minister van Verkeerswezen het kader der ambtenaren-technici op dit gebied te verruimen en meer het advies van het hooger comiteit der tarieven in te winnen.

In den loop van zijn interpellatie, heeft de heer Barnich aan den Minister van Verkeerswezen verschillende voorstellen gedaan met het oog op de algemeene inrichting van het vervoer.

Uw verslaggever stemt met deze voorstellen min of meer in en verontschuldigt zich ze niet te kunnen onderzoeken binnen het kader van een begrootingsverslag. Hij wil evenwel wijzen op een daarvan, reeds door het geacht lid gedaan tijdens de bespreking van de Begrooting van Buitenlandsche Zaken en waarvoor de voorzitter onzer Commissie zeer te vinden is, namelijk de noodwendigheid in eenzelfde dienst, zelfs in een afzonderlijk departement, al de inlichtingen te groepeeren die betrekking hebben op den buitenlandschen en den binnenlandschen handel.

Een mededeeling aan de pers gaf onlangs te kennen dat, om een reeds merkbaar gevolg aan dit voorstel te geven, de Minister van Buitenlandsche Zaken aan zijn diensten, die reeds een Dienst voor den Buitenlandschen Handel bezaten, een gelijkaardige inrichting toe te voegen voor den binnenlandschen handel; het nut van dergelijken maatregel kan niet betwist worden.

Het is van belang in een centralen dienst een helder oog te houden op de economische bedrijvigheid om des te gepaster in crisisperiode te kunnen handelen en een nauwere samenwerking tusschen de diensten van den Staat en van het privaat initiatief uit te lokken.

De Spoorweg, hun algemeen agent van vervoer, zal er baat uit halen evenzeer als de nijverheid, de handel en de landbouw.

Zonder de technische verbeteringen en de samenordering der vervoermiddelen te onderschatten, zal de zware crisis waaronder de Spoorweg lijdt, niet opgelost kunnen worden, zooals de wereldcrisis zelfs, dan in een terugkeer tot de algemeene welvaart.

## § 2. — De Buurtspoorwegen.

Gesticht door de wet van 24 Juni 1885, heeft de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen voor doel de voordeelen van het vervoer per spoor te bezorgen aan gewesten waarvan de bevolking en de afstanden ontoereikend waren om den bouw van een spoorweg met groote spoorwijdte te billijken.

Zij levert deze eigenaardigheid op, die men moeilijk in het buitenland zou weervinden, door een nationaal bestuur een reeks lijnen van plaatselijk belang en onafhankelijk van elkander aan te leggen en te exploiteeren.

Zij is niet minder bepaald Belgisch door de zending die ze heeft vervuld in den loop van den oorlog ten koste van de slijtage, de vernieling of het opbreken van haar sporen en van haar materiëel.

Onaangezien haar karakter van bijkomenden spoorweg, heeft de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen spoedig een groote uitbreiding genomen.

Haar belegd kapitaal wordt op 4 milliarden geraamd; haar gewestelijke groepen hebben zich voortdurend uitgebreid en zijn er toe geraakt onderlinge

verbindingpunten te verkrijgen en van het geheel een tweede nationaal net te maken.

Op 31 December 1930 telde men 4,632 kilometer spoorlijnen waarvan 3,838 met stoom en 794 geëlectriceerd en 1,303 kilometer autobus-lijnen.

Daar de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen niet veel opbrengt, door den aard zelf van het verkeer waarin zij moet voorzien, ondergaat zij op zware wijze den weerslag van de crisis en van de mededinging langs de wegen; zij dekt dus de annuïteit van haar inrichtingskapitaal niet; haar toestand is zelfs veel erger.

Op 31 December 1930 had de Maatschappij door middel van haar reservefonds een som moeten voorschieten van 11,372,254 frank voor de lijnen met verlies op de exploitatie; einde 1931 zal naar het schijnt de afnemering om dezelfde reden 22 miljoen bereiken zoodat het reservefonds van 37 miljoen ongeveer uitgeput is. Derhalve valt van nu af het tekort, dat niet gedekt is door het overschot van het reservefonds, ten laste van de openbare besturen die onderschreven hebben in de lijnen die een tekort boeken.

Hoe ernstig deze toestand weze, het ware onrechtvaardig de verantwoordelijkheid te schuiven op den Raad van Beheer en op de directie; men moet hun integendeel hulde brengen.

Zonder op te houden den steun van de Regeering te vragen tegen de dikwijls onbillijke mededinging van het vervoer langs de wegen, hebben haar leiders zich beijverd hun exploitatie met ongeëvenaarden ijver te moderniseeren.

Het programma ervan werd omschreven door den Voorzitter van den Beheerraad op de algemeene statutaire vergadering van 26 Mei 1931 :

*« Geleidelijk komen voor het reizigersvervoer tot de afschaffing van de stoomlocomotieven, die zullen blijven bestaan voor den goederendienst.*

*» Dienvolgens, electricatie voor al de lijnen met toereikende rendearing.*

*» Voor de overige, volgens de omstandigheden, daar er geen toestel bestaat welk economisch en technisch aan de groote verscheidenheid der buurtlijnen kan voldoen, zal men hebben : ofwel het zwaar autospoor ofwel de lichte automotrice, ofwel de autobus ofwel de trolleybus. »*

Waar de Voorzitter in dezelfde redevoering de verworven uitslagen beoordeelde, besloot hij : *« de electricatie heeft ons gered ».*

Overeenkomstig dit programma, had de Maatschappij, einde 1931, 965 kilometer electrisch uitgerust en in den loop van dit jaar zal men 1,000 kilometer bereiken.

Het bijzonder geval van sommige lijnen zooals de globale uitslagen bekrachtigen de hoop en het vertrouwen van het Bestuur van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen in de electricatie.

Een voorbeeld is de lijn Zuen-Halle, vak van 7,5 kilometer, waarvan de ontvangsten met stoomexploitatie 250,000 frank per maand bereikten en die thans, sedert de electricatie in Mei 1931, meer dan 350,000 frank bedragen. Een der mededingende autobusdiensten heeft zich teruggetrokken.

Als globale uitslag, mogen de volgende inlichting gelden, ontleend aan het verslag van de Maatschappij voor het boekjaar 1930 en waarvan de draagkracht

blijkt uit de vergelijking der drie veronderstellingen : exploitatie met stoom, met electriciteit, gemengd.

	BOEKJAAR 1930.		
	Bedrag der verschuldigde annuïteiten.	Verwezenlijkte winsten.	Uitslagen.
Al de lijnen uitsluitend met stoom geëxploiteerd . . . . .	9,134,366	917,724	— 8,200,000
Al de lijnen uitsluitend electricisch geëxploiteerd . . . . .	4.808,399	6,807,709	+ 2,000,000
Al de lijnen met gemengd regime geëxploiteerd : stoom en electriciteit . . . . .	11,267,558	6,085,800	— 5,000,000

Voor deze laatste reeks is de annuïteit gedekt ten bedrage van 60 t. h. dank zij de tusschenkomst der electriche diensten, de ontoereikende 40 t. h. zijn te wijten aan het verlies op de exploitaties met stoom.

Wat de autosporren betreft, de Nationale Maatschappij heeft sedert 18 Januari 1931 autosporren Dion-Bouton in dienst gesteld op de lijn Jambes-Andenne-Hoei.

Deze voertuigen hebben het mogelijk gemaakt een verliesgevende stoomexploitatie te vervangen door een waarlijk winstgevend dienst. Zelfde uitslag op andere lijnen.

In die voorwaarden zal de Maatschappij ongeveer 250 voertuigen op autosporren bezigen, om het tekort op een groot aantal buurtlijnen te doen ophouden of te verminderen, die wegens het geringe verkeer niet kunnen geëlectriceerd worden.

Ten einde dit programma zoo economisch mogelijk te verwezenlijken, bouwt zij zelf de noodige voertuigen met oude voertuigen van een passenden motor te voorzien.

### § 3. — Tramwegen.

Dit is nog een ander gebruik van het spoor met Belgisch brevet.

Mits dit voorbehoud dat in allen menschelijken vooruitgang het aandeel van den uitvinder bestaat uit de eigenmaking van de opzoekingen zijner voorgangers, kunnen onze ingenieurs de volmaking evenals de techniek opeischen van dit vervoermiddel binnen de stad, waarvan volgens de juiste opmerking van den geachten Minister van Verkeerswezen in de toelichting van zijn Begrooting in de Kamer, *alles van Belgische fabricage en oorsprong is, het voertuig, de motor, het spoor, de drijfkracht.*

Dank zij deze voorbeschiktheid, bekleedt ons land een overwegende plaats in de gelijkaardige ondernemingen van het buitenland; de voornaamste en meestvleiende voor onze eigen liefde is de deelneming van wijlen baron Empain in den bouw van den Métropolitain te Parijs.

Indien het, wegens de moeilijkheden, die grooter zijn dan ooit, om afzetgebieden te vinden in het buitenland, geboden blijft daarin te volharden met het oog op de levering van materiëel en zelfs van belegging van kapitalen, is het gepast in herinnering te brengen, ten einde de aandacht van de Regeering en van de openbare meening te trekken op de verdediging der Belgische belangen in het buitenland, dat er onder deze vóór den oorlog zoo belangrijke onderne-



mingen enkele zijn die thans door het nationaal particularisme zijn vernietigd, bedreigd of ten onder gebracht door de wijzigingen in het politiek regime.

Wat de Belgische tramwegen betreft, maken de objectiviteit en het belang der inlichtingen verstrekt door den geachten Minister van Verkeerswezen in de redevoering die ik reeds heb aangehaald, het mij tot plicht ze hier beknopt samen te vatten.

Geconcedeerde netten : Brussel-Antwerpen-Luik (twee netten), Gent, Charleroi, Verviers, bij toepassing der wet van 9 Juli 1875, met een gezamenlijke aslengte van 455 kilometer.

Reizigers vervoerd in 1931 : 542 miljoen.

Gebezigd personeel : 14,000 arbeiders en bedienden, wier bezoldiging van 255 miljoen ongeveer 55 t. h. van de bruto-ontvangst vertegenwoordigt.

Retributie aan de gemeenten : 12 miljoen.

Bedrag der taxes en bijtaxes : 25 miljoen.

Bestellingen aan de nationale nijverheid : ongeveer 135 miljoen.

Waarde der beleggingen ten goede komende aan de openbare besturen bij het verstrijken der concessie : 1 1/2 milliard.

Er dient eveneens gewezen op de lage tarieven, factor van den voorspoed der tramwegen, in vergelijking met den prijs der tickets in het buitenland, alsmede op de geleidelijke invoering der technische verbeteringen : vermeerdering van de plaatsruimte der wagens, gesloten balkons, versteviging en lassching van de staven, grootere snelheid, enz.

Zoo de exploitatie der tramwegen, die ten onder ging aan de tractie met de paarden, den huidige welstand kent en weerstaat aan de autobussen door haar lage prijzen, zoo het stichtersaandeel der Brusselsche Tramwegen, gekomen van 12 goudfranken, zich handhaaft op 4,290 frank, in de groep electriciteitswaarden die het minst getroffen zijn, dan is de oorzaak hiervan te zoeken in het gebruik van de elektrische drijfkracht, die, hoop der buurtspoorwegen, voor de tramwegen een voldongen feit en een volledig welslagen is.

Deze voorspoed is insgelijks gedeeltelijk te wijten aan de passiviteit van den grooten spoorweg, die geen belang stelt in de nieuwe uitvinding en zijn verkeer heeft verloren in den omtrek der groote agglomeraties, in strijd met hetgeen wordt vastgesteld in het buitenland, inzonderheid te Londen, waar de spoorweg het verkeer over kleine afstanden heeft behouden. Dit punt zal worden onderzocht in het hoofdstuk dat handelt over de samenordering van het vervoer.

#### § 4. — Bevaarbare waterwegen.

De waterwegen evenals de baan hangen af van het Ministerie van Openbare Werken.

De verslaggever der Begroting van Verkeerswezen moet dus voorzichtig te werk gaan, vooral wat de technische zijde van het vraagstuk betreft.

De bevaarbare waterwegen zijn gespecialiseerd voor het vervoer van zware langzame en massale lasten over langen afstand; wij mogen evenwel niet nalaten te wijzen op het stijgend aantal motorschepen en het verschijnen van voortstuwingsbootjes en kleine treksloepen.

Het net van 1,668 kilometers vertegenwoordigt ongeveer één derde van het spoornet en vervoert een tonnenmaat ongeveer gelijk aan een derde van die van den spoorweg.

Evenals het spoor, lijdt de scheepvaart zwaar onder de crisis : overvloed van materiëel, werkloosheid van het personeel. Gerangschikt als eigenaar, hebben de schippers noch domicilie van onderstand noch recht op den werk-

loozensteun; sommigen staan aldus tegenover zware moeilijkheden om hunne hypotheekrente te betalen en worden bedreigd met onteigening; zij hebben een dringenden oproep gericht tot de Regeering om aan den ondergang te ontsnappen.

De scheepvaart verwijt aan het Bestuur der Nationale Spoorwegmaatschappij dat deze haar de cliënteel van sommige nijveraars heeft ontnomen, met bijzondere verdragen af te sluiten onder den dekmantel van speciale tarieven; het vraagstuk zal onderzocht worden in het hoofdstuk betreffende de samenordering van het vervoer.

Een overzicht over de bevaarbare waterwegen naar aanleiding der Begrooting van Verkeerswezen moet bijzonder de aandacht vestigen op het financieel vraagstuk.

Iemand die op gebied van spoorwegen vertrouwd is met de rendering van het aanlegkapitaal en de opbrengst van de exploitatie, is ietwat ontredderd en stelt onmiddellijk de tegenstelling vast tusschen de strakheid der financieele verplichtingen opgelegd aan den spoorweg en den welwillenden quitus verleend aan den waterweg.

De volgende tabel verschaft ophelderingen betreffende de beweging van de kosten en de rendering der bevaarbare waterwegen.

JAREN.	Vervoerde kilometer ton.	UITGAVEN VOOR DE KANALEN EN RIVIEREN.				Geïnde weggelden.
		Gewone Begrooting	Buitengewone Begrooting.	Begrooting der oorlogsuitgaven (onvaste uitgaven.)	Fonds der Groote Werken.	
1920	998,475,137	9,868,000	24,886,000	57,256,000	—	1,973,360
1921	942,051,488	12,381,000	34,342,000	34,888,000	—	1,893,426
1922	1,322,435,636	11,599,000	39,535,000	11,955,000	—	2,684,680
1923	1,532,432,667	10,158,000	47,875,000	6,802,000	—	3,374,754
1924	1,610,121,803	12,762,000	82,551,000	5,417,000	—	5,671,949
1925	1,723,334,920	13,941,000	144,978,000	11,276,000	—	6,230,499
1926	1,765,795,308	13,777,000	119,392,000	1,159,000	—	7,456,362
1927	2,044,546,078	13,471,000	123,857,000	5,328,000	—	9,455,085
1928	2,270,675,388	23,471,000	15,390,000	5,694,000	58,008,000	11,989,700
1929	2,186,137,084	20,834,000	19,768,000	13,210,000	111,516,000	9,903,327 (1)
1930	2,407,483,545	42,348,000	9,869,000	4,978,000	260,697,000	11,609,687 (1)
1931	—	24,657,000	5,400,000	4,966,000	281,205,000	11,838,366 (1)

Uit deze cijfers blijkt dat de waterwegen slechts in geringe mate de kosten van hun loopend onderhoud dekken, wat elke rendering uitsluit op gebied van interest en delging van het belegde kapitaal, last die vóór den oorlog op 14 miljoen goudfrank werd geraamd.

Deze vaststelling vergt echter een belangrijke terechtwijzing.

Bedoelde uitgaven gebeuren niet uitsluitend voor de scheepvaart. Vele, zelfs de hoogste, wat betreft Samber, Maas en Schelde, betreffen het normaal onderhoud der waterwegen en de bescherming der oeverbewoners: versteviging der belooien, verlaging van het waterpeil, dreggen, enz., evenals voor de niet bevaarbare en bevlotbare waterlopen.

Ten aanzien van de berekening van dezen openbaren dienst, leveren zekere

(1) Zijn begrepen in de bedragen, de weggelden rechtstreeks geïnd door den Dienst voor de Binnenvaart ten beloope van 4,242,887 frank, in 1929; 4,638,431 frank in 1930; 6,335,997 frank in 1931.

waterloopen het noodige water voor de bevoeiingen en de nijverheid mits geringe retributies.

Er dient ook op gewezen dat, al is het weggeld nul of zeer gering, aan dezen toestand bijna niets kan veranderd worden, daar hij het gevolg is van de internationale verdragen betreffende onze drukste waterwegen de Zee-Schelde en de bijrivieren met getij, de Opper-Schelde, de vaart Gent-Terneuzen, de Maas, de vaart van Maestricht naar 's Hertogenbosch.

Voegt men daarbij dat de exploitatie van kanalen en rivieren van het pri-vaat initiatief afhangt : schipper of scheepvaartmaatschappij, die het materiëel van hun keuze of naar hun middelen gebruiken, dan geeft men zich rekenschap van de moeilijkheid een synthetische uiteenzetting te geven van de economische organisatie van onze waterwegen.

Deze hinderpalen maken het des te lofwaardiger dat bij de wet van 13 Augustus 1928 de Dienst van de Scheepvaart, behoorende tot het Ministerie van Openbare Werken, tot een nijverheidsbedrijf werd ingericht. Dit beteekent een nieuwe toepassing van de formule van decentralisatie waardoor het organisme blijft afhangen van het Departement, doch een bijzonder voorwerp er van wordt afgescheiden om door specialisatie een betere verwezenlijking te verzekeren.

De Dienst van de Scheepvaart wordt voor de bevaarbare wegen die hem zijn toevertrouwd, belast met het beheer in den aard van het beheer van de Nationale Maatschappij over het spoorwegennet.

Zijn zending is veelvuldig en even belangrijk als kiesch : studie en toepassing van de maatregelen met het oog op de verbetering van de voorwaarden der binnenscheepvaart tusschen de Belgische zeehavens en den Rijn.

De Dienst bestuurt volgende vaarwegen :

1. Vaart Luik-Maestricht . . . . .	km.	21 523
2. Vaart Visé-Haccourt . . . . .		0 792
3. Vaart Maestricht-'s Hertogenbosch . . . . .		44 647
4. Verbindingskanaal Maas-Schelde . . . . .		86 360
5. Vertakkingskanaal naar Beverloo . . . . .		14 800
6. Vertakkingskanaal naar Hasselt . . . . .		39 150
7. Vertakkingskanaal naar Turnhout . . . . .		25 980
8. Kanaal Turnhout-Antwerpen . . . . .		37 332

Totaal, km. . . . . 270 584

hetzij een zesde van de lengte der bevaarbare wegen, beheerd door den Staat, en als kunstwerken : 135 bruggen en 37 sluizen.

De Beheerraad, het bestuur en het personeel hebben bij de uitvoering van hun taak blijk gegeven van lofwaardig initiatief en toewijding spijs de moeilijkheden verbonden aan de indienststelling en spijs de vermindering van personeel.

Bijzondere maatregelen werden getroffen om de exploitatie te industrialiseeren en inzonderheid om het verkeer te bespoedigen:

*De inrichting van den sleepdienst aan sommige kunstwerken waar het verkeer zeer druk is, en van een Dispatchingdienst;*

*Het aanleggen van staketsels-glijbanen aan sommige sluizen ten einde het binnenvaren en het buitenvaren te vergemakkelijken;*

*Het inrichten van inlichtingskantoren ten behoeve van de nijverheid, den handel en de scheepvaart;*

*Het opmaken van een nieuw reglement voor de binnenhavens ten einde ze ten beste te benuttigen voor de scheepvaart en de gebruikers.*

De duur van de reis Luik-Antwerpen, die vroeger gemiddeld zestien dagen bedroeg, bedraagt sedert 1929 nog slechts acht tot tien dagen in den Zomer en tien tot twaalf dagen in den Winter.

De verdienste van het beheer blijkt duidelijk uit de eerste twee verschenen balansen — jaar 1929 en 1930 — die werden opgemaakt volgens den handelsvorm.

Zoo men niet mag verzwijgen dat er een toelage werd verleend respectief van 5 miljoen voor het eerste dezer dienstjaren en van 7 miljoen voor het tweede, dient er daarentegen opgemerkt dat in die voorwaarden het eerste dienstjaar sluit met een batig saldo van 4,842,215 frank en het tweede met eveneens een batig saldo van 4,311,057 frank, die worden gestort in een reserve voor uitrusting, materiëel en aanleg.

De Dienst wil nog beter doen en legt er zich op toe binnen een termijn van vijf jaar de volledige kosten van onderhoud en van exploitatie te dekken door de heffing van scheepvaartrechten en zonder toelage van den Staat.

Deze uitslagen zijn des te hoopvoller daar zij toelaten te denken aan uitbreidingen en daar zij de in wording zijnde exploitatie van het Albertkanaal ver-  
tegenwoordigen.

Het geldt hier evenwel slechts vooruitzichten voor de toekomst. Al de bevaarbare waterwegen met inbegrip van die van den Dienst, hebben thans een rendearing die ver beneden de exploitatiekosten blijft en de begrootingstoelagen moeten gebillijkt worden door het algemeen belang van de collectiviteit. Maar dit is wel het geval.

Wij voelen inderdaad dat de toekomst van het Land op onze waterwegen ligt.

Geen enkele Belg kan zonder fierheid of ontroering denken aan de jongste uitbreiding der haven van Antwerpen en, na zoovele offers, niet betreuren, dat de crisis aansleept. Brugge heeft een kanaal en een aanleghaven bekomen, Gent heeft zijn nijverheidshaven heringericht en ziet uit naar eene nieuwe vaargeul; Brussel heeft zijn zeevaartininstallaties tot stand gebracht en zal de voorhaven voltooiën. Brabant en Limburg stellen belang in de Brabantsche kanalen. Ondanks de raming van anderhalf milliard, gaat het Land voort met het graven van het Albertkanaal; het zal eveneens al zijn diplomatieke en financieele middelen aanwenden om een rechtstreeksch kanaal Antwerpen-Moerdijk te bekomen omdat het behoud van de 5 miljoen ton herkomstig uit het hinterland van Maas en Moezel, de toegang tot de gemeenschappelijke delta van Rijn, Maas en Schelde, de bevaarbaarheid van de Schelde en de handhaving van den vrijen toegang tot de zee voorwaarden zijn van het bestaan en de onafhankelijkheid van België.

## § 5. — **Wegen.**

Verlaten sedert het verdwijnen van de postkoetsen, is er opnieuw leven gekomen op den weg bij den aanvang dezer eeuw, dank zij de jongste telg van den vooruitgang : de auto. Sedert het einde van den oorlog kruisen op onze wegen rijen autos die steeds levendiger en dichter worden.

Onderstaande tabel verstrekt inlichtingen omtrent de belangrijkheid en de uitbreiding van het nieuwe vervoermiddel :

## Autos en andere motor- of stoomvoertuigen.

Tabel houdende opgave van de getallen, per categorieën, der motorvoertuigen aangegeven tijdens de jaren 1914 tot 1931.

BENAMING DER VOERTUIGEN.	1914 (1)	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Rijtuigen . . . . .	7,678	14,999	21,839	28,366 (2)	44,361 (2)	55,604 (2)	59,108	57,433	72,869	85,042	92,119	102,237
Standrijtuigen en huurrijtuigen.	—	—	—	—	—	—	—	5,229	6,081	7,127	7,184	7,612
Lichte vrachtwagens . . . . .	1,937 (3)	2,257	4,735	12,972	16,609	23,830	25,901	26,849	33,059	40,250	46,204	51,310
Autobussen en zware vrachtwagens . . . . .	—	3,400 (4)	5,133 (4)	5,939	6,843	7,311	7,183	—	—	—	—	—
Autobussen en autocars } lichte.	—	—	—	—	—	—	—	803	637	713	627	456
} zware.	—	—	—	—	—	—	—	308	297	593	917	1,071
Zware vrachtwagens . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,236	7,385	9,611	10,987	11,668
Motorrijwielen . . . . .	3,474	12,995	17,470	21,823	24,964	29,025	29,454	32,686	39,287	45,814	52,856	57,532
Schepen en booten . . . . .	III	205	287	304	321	367	350	338	393	381	370	393
Voertuigen voor dewelke er een bewijs van vrijstelling werd afgeleverd . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	763	952	1,202	1,614	2,844
<b>TOTALEN . . . . .</b>	<b>13,200</b>	<b>33,856</b>	<b>49,464</b>	<b>69,404</b>	<b>93,098</b>	<b>116,137</b>	<b>121,996</b>	<b>130,645</b>	<b>160,960</b>	<b>190,733</b>	<b>212,878</b>	<b>235,423</b>

(1) Voor 1914 betreffen de inlichtingen slechts het eerste trimester en zij ontbreken voor de jaren 1915 tot 1920.  
 (2) Voor de jaren 1923, 1924, en 1925 is het onderscheid tusschen de rijtuigen en lichte vrachtwagens slechts benaderend.  
 (3) Voor 1914 betreft het getal 1937 de standaautos, de autobussen, de hotel-autos, de vrachtwagens en de lichte vrachtwagens.  
 (4) Voor 1921 en 1922 slaan de cijfers 3,400 en 5,133 slechts op de zware vrachtwagens.

Voor het jaar 1931 bedroeg de algemeene verhooving ongeveer 6 t. h., ondanks de crisis.

Aan niemand is het ontgaan dat een zoo aanzienlijke factor onverwijld twee groote vraagstukken moest doen rijzen.

Het eerste, *de concurrentie tusschen spoorweg en baan*, met deze bijzonderheid dat in hunne overgroote meerderheid de weggebruikers dit ten persoonlijken titel doen, terwijl enkel een klein getal zich daarop bevinden als exploitanten van autobussen en autocars. Dit vraagstuk wordt onderzocht in het hoofdstuk betreffende de coördinatie van de vervoermiddelen.

Het tweede, het vraagstuk van *de verbetering der banen*, uit hoofde van de onvoorzienne, ononderbooken en uitputtende benutting van het oude werktuig.

Ondanks den drukkenden aard van deze nieuwe uitgave, zien de openbare besturen zich verplicht een bepaalde politiek te hebben, wegens de technische vorderingen door den motor met binnenverbranding vertegenwoordigd, het aantal zijner voorstanders, dit van de verschillende betrekkingen, zoo binnen als buiten het land, met inbegrip van het toeristenbedrijf.

Zonder ingenieur van bruggen en wegen te zijn, gebruikt ieder de auto genoeg om te weten dat onder het euphemisme « verbetering der wegen » het wegenprogramma slechts daar van belang is waar het een volledigen nieuwen aanleg op oude grondslagen betreft.

De oordeelkundige omwerking bedraagt : nieuwe fundeeringen en nieuwe bestratingen, rechttrekking van de bochten met het oog op betere zichtbaarheid en veiligheid, aanleg van kruispunten en doortochten, met hun seinstelsel, het behoud van stoepen voor voetgangers en wielrijders; bovendien op vele wegen de verbreding van het profiel en rechttrekking op vele plaatsen.

Gelet op de uitgebreidheid der taak en allerhande financieele moeilijkheden die het land sedert den wapenstilstand heeft doorgemaakt, moet men toegeven dat het betrokken Departement een ernstige poging heeft gedaan, onder meer de oprichting, bij de wet van 24 April 1928, van het Wegenfonds met 600 miljoen frank.

Onderstaande tabel geeft de uitgaven aan ten laste van de Gewone Begrooting, van de Buitengewone Begrooting, alsmede van het Wegenfonds, waarvan de laatste schijf van 28,500,000 frank dit jaar wordt uitgegeven.

#### ONDERHOUD DER WEGEN

JAREN.	Gewone Begrooting.	Buitengewone Begrooting.	Begrooting der oorlogsuitgaven of onvaste uitgave	Fonds der Wegen.
1920	35,642,000	69,077,000	34,809,000	—
1921	25,839,000	35,076,000	11,178,000	—
1922	24,181,000	35,772,000	8,227,000	—
1923	23,503,000	8,859,000	4,892,000	—
1924	24,612,000	17,473,000	1,227,000	—
1925	25,640,000	39,686,000	2,389,000	—
1926	25,704,000	25,016,000	183,000	—
1927	37,640,000	25,465,000	541,000	—
1928	62,871,000	15,748,000	525,000	18,323,000
1929	91,879,000	31,184,000	2,113,000	129,639,000
1930	128,662,000	—	717,000	240,519,000
1931	93,667,000	—	225,000	127.669,000

Het in orde brengen van het wegennet vereischt ontegensprekelijk nieuwe en nog aanzienlijker toelagen.

Daaromtrent heeft de geachte Minister van Openbare Werken, bij de behandeling van zijn Begrooting, verklaard dat volgens de ramingen van zijn Departement voor 1,173,367,180 frank herstellingen aan de wegen zijn uit te voeren.

Het zou passen ze zoo snel en zoo volledig uit te voeren als de crisisbegrooting het toelaat, om, zooals de verslaggever van de Begrooting, onze geachte college Lebon zegde, *een spoedig faillite van de wegen te voorkomen*.

De uitgaven voor de autowegen vergen nog andere toelagen dan deze van den Staat voor de verbetering der wegen; de provinciën en de gemeenten moeten hun steenwegen onderhouden en hebben ook nog andere uitgaven, namelijk voor de regeling van het verkeer.

Evenals de kanalen en rivieren genieten de wegen in zekere omstandigheden de groote gunst van de openbare besturen, zooals voor het bouwen van twee tunnels onder de Schelde, waarvan de kosten worden geraamd op 260 miljoen frank voor den tunnel voor voertuigen en op 50 miljoen voor dien voor voetgangers.

Ik vermeld dit zonder critiek tegen de onderneming. Zij zal inderdaad een nauwen band leggen tusschen twee provinciën die de Schelde, niettegenstaande het gemak van de nieuwe overzetbooten, gescheiden hield.

Van den anderen kant zal deze toepassing van de technische procédés gebruikt voor het bouwen van den Holland-Tunnel te New-York, voor het Land een universeele aanbeveling beteekenen op gebied van groote openbare werken.

Al wie de werven bezocht, gaf zich rekenschap van den grooten omvang der onderneming en betuigde zijn bewondering voor de orde en het meesterschap der uitvoering.

Deze aanduiding beoogt alleen er op te wijzen wat gedaan wordt opdat de wegen met den vooruitgang gelijken tred zouden houden, in tegenstelling met de verwaarloozing van den spoorweg.

Om hun eischen tot verbetering der wegen te staven wijzen de automobilisten op het bedrag van de taxes die zij betalen; onze geachte collega Lebon wees er in de reeds vermelde tusschenkomst op dat de motorvoertuigen rechtstreeks een half milliard en onrechtstreeks meer dan 400 miljoen aan de Schatkist opbrengen.

Het Departement van Financiën heeft mij daaromtrent volgende inlichtingen verstrekt.

# AUTOS

Lijst van de opbrengst der betalingen en rechten op benzine, op de autovoertuigen en de toebehooren.

JAREN. 1	TAXES OP DE PLATEN. 2		BENZINE. 3		AUTOVOERTUIGEN EN ONDERSTELLEN. 4		AUTOVOERTUIGEN EN TOEBEHOOREN. 5		ONDERDEELLEN EN TOEBEHOOREN. 6		SAMENTELLING van kolommen 4, 6 en 8.
	Betalde rechten. 3	Ingevoerde waarde (benaderend.) 4	Betalde rechten. 5	Ingevoerde waarde (benaderend.) 6	Betalde rechten. 7	Ingevoerde waarde (benaderend.) 8					
1919	747,000	Vrij	3,611,000	48,314,000	Niet afzonderlijk vermeld		48,134,600				
1920	4,000,000	Vrij	7,267,000	86,226,000	in de handelsstatistiek		86,226,000				
1921	5,200,000	Vrij	11,267,000	69,032,000	3,181,000	24,972,000	94,004,000				
1922	8,300,000	5,731,000	20,123,000	95,484,000	4,228,000	30,497,000	167,479,000				
1923	29,000,000	14,221,000	15,465,000	76,999,000	9,731,000	73,999,000	273,995,000				
1924	38,100,000	20,724,000	30,963,000	147,906,000	19,523,000	145,019,000	468,939,000				
1925	47,300,000	42,993,000	35,582,000	111,933,000	20,737,000	74,316,000	384,227,000				
1926	100,000,000	90,091,000	34,213,000	122,712,000	21,303,000	70,398,000	372,233,000				
1927	72,000,000	151,307,000	37,886,000	119,862,000	21,102,000	88,869,000	453,401,000				
1928	76,100,000	181,651,000	76,815,000	246,466,000	58,376,000	185,730,000	669,505,000				
1929	84,000,000	210,928,000	85,473,000	302,317,000	94,878,000	257,826,000	895,991,000				
1930	78,600,000	232,010,000	75,654,000	256,472,000	72,455,000	202,495,000	847,039,000				
1931	83,700,000	294,761,000	59,173,000	175,431,000	82,431,000	219,082,000	651,486,000				

(1) Van kracht sedert 24 Juni 1922.



Vooraleer een besluit te trekken uit die verschillende bedragen, is men verplicht er een onderscheid in te maken.

Indien, tijdens de periode toen de weg alleen nog het plaatselijk en landbouwverkeer kende, de uitgaven niet renderend moesten zijn, dan is dit niet meer het geval den dag dat een nieuw en voornaam vervoermiddel volledig herstel van de wegen noodzaakt.

De inkomsten van het autoverkeer moeten dus de Gewone Begrooting dekken evenals den interest en de aflossing van het oprichtingskapitaal.

Wat dit laatste betreft, bezit het Departement, hetgeen niet te verwonderen is, geenerlei documentatie voor het verleden. Ons wegenbezit is inderdaad een erfgoed dat tot het Romeinsch tijdvak opklimt en waarvan de belangrijkste verbetering deze is van Napoleonstijd; deze rekening zou echter zonder eenige moeilijkheid kunnen opgemaakt worden vanaf den wapenstilstand en slechts in rekening worden gebracht vanaf dien datum.

In de verdeling van de ontvangst valt de opbrengst van de plaattaxe ongetwijfeld in het aandeel van de auto.

Wat de opbrengst der tolrechten op de essence, de voertuigen en de wisselstukken betreft, hoe moeilijk de bepaling van een verdeelingsbasis ook zij, het grootste percentage moet behooren tot de algemeene Staatsbegrooting en het kleinste tot de wegen.

De Staat, zooals de provincies en de gemeenten, zou feitelijk geen inkomsten hebben voor zijn algemeene behoeften, indien men het voorrecht moest aannemen van elken belastingplichtige voor de bestemming en het gebruik van zijn persoonlijke bijdrage.

De heer Castiau, algemeen secretaris van het Ministerie van Verkeerswezen, zei onlangs op geestige wijze: « Ik betaal een belasting voor het personeel dat ik in mijn dienst heb, ik acht mij niet gerechtigd mij dienvolgens in te laten met de inrichting van het huishoudkundig onderwijs. »

De tabel vertoont daarbij in het passief van het autoverkeer — samentelling der kolommen 4, 6 en 8 — waarde van de ingevoerde goederen — een toestand waarvan het belang niet kan ontsnappen aan degenen die, samen met het vervoervraagstuk, hun aandacht wijden aan de algemeene economie van het Land en de eindbalans van zijn rekeningen.

Mits voorbehoud over een goed bedoelde, doch door haar tekst kwetsende richtbaarmaking, werd de aandacht van het Land niet genoeg gevestigd op den uitvoer van deviezen veroorzaakt door den invoer van brandstof en van automateriaal.

Tegenover dergelijke kapitaalvlucht, schijnt het minder aangewezen dat de Nationale Maatschappij de opoffering zou doen van 40 miljoen ten gunste van de Belgische steenkolen; dat andere openbare diensten, zooals de gas- en electriciteitsregieën van de Stad Brussel hetzelfde doen voor hun eigen aankopen, dat de Kamer zich bezig houde met de vreemde herkomst van sommige loten dwarsliggers voor spoorwegen, enz.

Het blijft te onderzoeken of dweepen met het genot en het gemak van de auto, een dergelijke vlucht van geld billijkt.

Dit onderzoek is des te meer geboden daar het automateriaal in het buitenland gekocht, uiterlijk binnen tien jaar het oud ijzer zal verwoegd hebben, zoodat spontaan en gewillig naar den spoorweg wordt weergekeerd, waarin volgens het woord van den Minister van Verkeerswezen met het oog op de Tramwegen, *alles Belgisch is : het voertuig, de motor, het spoor, de drijfkracht*, en waarvan het materiëel ten minste twintig tot dertig jaar meegaat.

## HOOFDSTUK II. — SAMENORDENING VAN HET VERVOER.

De samenordering van de vervoermiddelen wordt noodzakelijk gemaakt door de veelvuldige middelen die denzelfden dienst kunnen leveren.

Trage doch voortdurende omsluiting van naburige ondernemingen, is die toevoeging werkelijkheid geworden op talrijke vakken, zonder verder dan bij de onmiddellijke aanliggenden de aandacht op te wekken.

Een typisch geval tusschen talrijke anderen is het vak Brussel-Halle.

De spoorweg is sterk uitgerust en wel door drie lijnen; Brussel-Bergen, Brussel-Doornik, Brussel-Erquelines; noodige grondoppervlakte, aankoop vóór den oorlog, voor de verviervoudiging van de sporen, profiel optimum : rechte lijn beneden in het dal, langsheen aanzienlijke agglomeraties, tegen den spoorweg : Vorst, Ruysbroeck, Loth, Buysinghen, Huyssinghen, gunstige ligging van het station Brussel-Zuid gelijk aan den stilstand van de buurtspoorwegen en aan de standplaats van de autobussen.

De mededingende vervoermiddelen :

Rechter-oever van de Zenne : twee autobuslijnen : Halle-Dworp, Ukkel-Calevoet en Ruysbroeck; Ruysbroeck-Vorst-Brussel-Zuid; vanaf Vorst : de Brusselsche Tramwegen.

Linkeroever van de Zenne : twee autobuslijnen : Brussel-Edingen en Brussel-'s Gravenbrakel en sedert enkele maanden, de electriche buurtspoorweg Brussel-Rouppelaars-Zuender-Halle, waarvan de omweg door Sint-Pieters-Leeuw, den rit op 52 minuten brengt, zonder geleidelijk op den autobus in te winnen uit hoofde van de uurregeling van dertig tot dertig minuten.

De noodzakelijkheid de vervoermiddelen samen te ordenen — voormeld voorbeeld volstaat om het te bewijzen — wordt versterkt door de uitslagen van de crisis.

Op groote uitzonderingen na, bezitten alle vervoermiddelen, zij wezen speciaal voor reizigers, voor goederen of voor beiderlei, materiaal buiten verhouding tot de huidige behoeften : kilometerlange stellen wagens in de bergplaatsen, overdekte locomotieven aan de roesting blootgesteld, schepen aan de keten die groen worden zooals de oevers. Er bestaat een beklemmende en zware twijfel : losgeld van een verdwenen welvaart, zal deze toerusting ooit weer in werking worden gesteld?

De vraag van de samenordering ligt in alle landen ter studie, doch meer bepaald in de landen met dicht verkeersnet en drukke verbindingen op kleine en gemiddelde afstanden, derhalve meer aangetast door het autovervoer, zooals Engeland, de Vereenigde Staten, België, Zwitserland, waar de bondspoorwegen verschillende studies hebben doen verschijnen met het motto : « Caveant consules. »

Frankrijk en Duitschland, wat minder blootgesteld wegens de groote afstanden, houden er zich niet minder mee bezig.

De beroepscongressen doen hetzelfde; zij verleenen aan hun werkzaamheden de eerste plaats aan de samenordering.

De drie groote internationale vereenigingen van vervoer hebben elk een congres in 1930 ingericht, en wel de Spoorwegen te Madrid, de Spoorwegen van tweeden rang en Buurtspoorwegen te Warschau, en het Autovervoer te New-York; drie vergaderingen, zeer verschillend door hun samenstelling, die alle drie tot gelijke besluiten leidden, namelijk de noodzakelijkheid van een grondige studie der kwestie, verplichtend karakter van een verstandhouding, behoud van de spoorlijnen als voornaamste vervoerinrichting met de zorg hen een billijke behandeling te verzekeren wegens het algemeen belang.

De objectiviteit waarvan men nooit afstand mag doen, noopt inderdaad tot de erkenning dat, indien het woord « samenordering » een noodige hervorming voor den geest roept en een doelmatige orientatie, en aldus plaats vindt in al hetgeen het vervoer betreft: studie, programma, redevoering, toch heeft de vraag de theoretische beteekenis nog niet overschreden.

In een hoofdartikel van de *Times*, werden de besluiten van de Engelsche Commissie van Vervoer sympathiek uiteengezet en de gevolgtrekking genomen dat het haar onmogelijk was geweest het vervoermiddel aan te duiden dat zich best aanpaste met dezen of genen aard van verkeer in het algemeen belang, met andere woorden, een algemeen en methodisch plan van vervoer op te maken, doch dat de Commissie niettemin nuttig werk had geleverd met beurtelings de verschillende vervoerwijzen na te gaan en voor elk van hen de meest passende maatregelen op te sommen om ze te doen samenwerken met de anderen.

Wetens of niet, hebben onze Ministers van Verkeerswezen, de heeren Lippens en Van Isacker, dezelfde methode aangenomen als in Engeland met, zooals in dit land, een *hooger raad voor vervoer* te stichten en hem met *subcommissies* aan te vullen.

1. *Een subcommissie om de samentrekking naar een enkele richting te bestudeeren van de onderscheiden vervoermiddelen welke de groote agglomeraties bedienen.*

2. *Een subcommissie om de mogelijkheden te bestudeeren van de samenwerking spoor-water.*

3. *Een subcommissie om het seinstelsel der banen bij de overwegen te bestudeeren.*

4. *Een subcommissie voor de studie van de samenwerking spoor-weg.*

5. *Een subcommissie voor het onderzoek der « containers ».*

Het vertrekpunt is dus uitstekend; hoofdzaak blijft evenwel de bedrijvigheid van de subcommissies in hun taak.

De Commissie van den Senaat is zo ovrij de aandacht van den geachten Minister van Verkeerswezen daarop te vestigen; hij is trouwens de eerste om er belang in te stellen, volgens de inlichtingen door hem aan de Kamer verstrekt bij de bespreking van zijn begrooting.

Bovendien, een *Gemengde Commissie — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen*, wier verstandhouding moeilijk zou kunnen zijn —, spoort de mogelijkheden op der samenschakeling van de handelsbedrijvigheid tusschen beide netten.

In de tusschenkomst, waaraan er werd herinnerd, wijst de geachte Minister van Verkeerswezen op de verbeteringen die zij nastreeft.

Ten opzichte der reizigers tracht zij de aansluiting te verbeteren van de

treinen. Voortaan zal het in de meeste stations van beide netten mogelijk zijn in onderlingen dienst rechtstreeksche reiskaarten, de inschrijving van reisgoed, alsook gewone-, school- en werkliedenabonnementen te verkrijgen.

Voor de goederen zal de grondslag van de tarieven, die grondig verschilt op beide netten, derwijze worden geregeld dat er een regime van eenmaking wordt tot stand gebracht dat kan vergeleken worden bij hetgene bestaat tusschen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de geconcedeerde maatschappijen.

Het schijnt evenmin te betwijfelen dat dezelfde subcommissie zich zal in verbinding stellen met de nieuwe subcommissie der « containers ».

De « container », jongste verbetering, is een kader van groepeerings, waarin de geladen goederen mogen blijven zonder overladen, daar het kader alleen wordt vervoerd, door middel van een kraan, van een wagen naar een anderen of van den wagen naar het bestelauto. Deze uitvinding maakte in den beginne grooten ophef in Engeland en in de Vereenigde-Staten, waar men niet aarzelde ze te noemen « The key of transport »; naar het schijnt zouden de practische toepassingen minder uitgebreid zijn dan aanvankelijk werd gedacht.

Wat betreft *de subcommissie voor de samenordering van het vervoer in de groote agglomeraties*, blijken twee inlichtingen onontbeerlijk.

Het behoud der tramwegen dient er in beginsel aangeraden wegens den geringen vervoerprijs, ondanks de kritiek waaraan zij blootstaan wegens de stremming van het verkeer en het gevaar dat zij bieden door hun onbuigbaarheid.

Zoo zij geen genade hebben gevonden in de oogen der Engelsche Commissie, die, besluitende voor dit land, niet heeft gearzeld te verklaren dat het stelsel verouderd was en geleidelijk moest plaats ruimen voor andere vervoermiddelen, leidt de goedkoope levensstandaard ten onzent tot het tegenovergesteld besluit.

Dezelfde subcommissie heeft echter ten plicht den respectieven toestand van de spoorwegen en van de tramwegen te onderzoeken.

Immers, deze laatsten, door de uitbreiding van hunne netten over de agglomeraties, hebben aan den spoorweg het gansche verkeer in de nabijheid van de groote steden ontnomen.

Het concrete geval bij uitstek is wel dit van de Brusselsche Tramwegen die hun net van 40 op 192 kilometer hebben gebracht.

Als gevolg daarvan heeft de spoorweg de volgende stations gedeclasseerd : Haren-Noord, Haren-Zuid, Vilvoorde, Laken, Zellick, Vorst-Oost, Vorst-Zuid, Ukkel-Stalle, Boschvoorde, Oudergem, Stockel, Wezenbeek, Tervueren. En hetgeen nog erger is, andere stations behouden nog enkel de reizigers die afstappen vóór het eindpunt van den spoorweg of verder instappen : Jette, Sint-Agatha-Berchem, Ukkel-Calevoet, Watermael, Etterbeek.

Indien de tramwegen beter geschikt zijn dan de spoorwegen om het verkeer in de agglomeraties van de steden te verzekeren, dient hun de voorkeur gegeven mits een vergoeding voor den spoorweg, zooals in het geval van de autobussen voorzien wordt in de jongste wet betreffende de regeling van het gemeenschappelijk vervoer langs de baan.

Daarentegen is het niet zeker dat deze minderwaardigheid definitief is. Zelfs in het geval van de Brusselsche agglomeratie, is het waarschijnlijk dat, indien de spoorweg, om zich te verdedigen, de tractie had aangenomen die hij heeft gebezigd om ze te bekampen, hij zijn verkeer op korte afstanden zou hebben behouden.

Hoe beperkt ook de afstand is, hoe onlangs ook de dienst werd in bedrijf genomen, hoe ongunstig ook het wintertijdperk is, bewijst de poging, die stoutmoedig werd gewaagd door de ontwerpers van de lijn Leopoldswijk-Tervueren, op afdoende wijze dat het mogelijk is den spoorweg door de electricatie te revaloriseeren.

De dagelijksche ontvangsten die met den stoomdienst 330 frank bedroegen, bereiken meer dan 2,000 frank op de werkdagen en meer dan 5,000 frank op de feestdagen. Voor de drie Paaschdagen bedroegen de ontvangsten 30,000 fr.

De coordinatie tusschen spoor- en waterweg heeft een tweevoudig uitzicht; eerst en vooral het conflict tusschen den Spoorweg en de Binnenvaart en, vervolgens, het nasporen van een latere samenwerking tusschen beide vervoermiddelen.

Herhaaldelijk reeds werd melding gemaakt van het eerste punt; de pers en de Kamers weergalmden daarvan, de verslaggever moest dus nader toelichten.

Die inlichtingen worden verstrekt door het verslag van de vergadering van 7 Maart jongstleden van de derde Subcommissie van het Hooger Comité voor de Binnenvaart, dat vermeldt dat de tegenwoordige concurrentie tusschen spoor- en waterweg uitliep op de speciale tarieven n<sup>rs</sup> 40 en 45, aangenomen door den Raad van Beheer van de Nationale -Maatschappij der Belgische Spoorwegen op 20 November 1931, betreffende het vervoer per spoor van cement en krijt uit of voor de belendende bedrijven langs het Centrumkanaal (1).

Bij de Subcommissie werd eveneens op bedoelde vergadering een klacht ingediend over het ontwerp van bijzonder tarief, voor het vervoer per spoor van Deutsche steenkolen uitgevoerd langs Belgische havens, waarbij verlagingen worden toegestaan zoowel op de spoorreis door Duitschland als door België.

Het onderzoek van de tweede grief werd uitgesteld tot nadere toelichting omtrent de bedoelingen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Wat de eerste betreft, werd besloten dat statistische inlichtingen zouden worden gevraagd aan den bevoegden dienst van Bruggen en Wegen voor de tonnemaat cement en krijt die gedurende de maanden Januari en Februari 1931 en 1932 door de kanalen van het Centrum en van Bergen naar Condé werden vervoerd.

Eens het conflict aldus afgebakend en onderzocht, mag men een spoedige en bevredigende oplossing verwachten door rechtstreeksche onderhandeling tusschen de Derde Subcommissie voor de Binnenvaart en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en zoo deze niet slaagde, door bemiddeling van den Hoogen Raad voor het Vervoer en de betrokken Ministers.

Wat de verdere samenwerking tusschen spoor- en waterweg betreft, heeft de Engelsche Vervoercommissie, die zoo vijandig tegenover de tramwegen staat, haar voorkeur te kennen gegeven voor het behoud der kanalen, waarvan zij de concurrentie noodzakelijk acht voor de verlaging der prijzen.

(1) Toepassing van bijzondere tarieven :

A. — N<sup>o</sup> 40 van toepassing op de verzendingen van cement per hoeveelheden van 60,000 kilogram of voor dit gewicht betalende.

De toepassing van dit tarief, dat prijzen toestaat van de 5<sup>e</sup> klasse C van het tarief met verlaging van 39 t. h., met een minimum van frank 22.70 per ton wordt afhankelijk gesteld van het vervoer van ten minste 12,500 ton binnen één jaar door eenzelfden verzender uit eenzelfde station voor een enkelen bestemming aan eenzelfde station.

B. — N<sup>o</sup> 45 van toepassing op de verzendingen van ruw krijt voor de cementfabrieken per hoeveelheden van ten minste 60,000 ton of voor dit gewicht betalende.

De toepassing van dit tarief dat de prijzen toestaat van het speciaal tarief n<sup>o</sup> 68 verlaagd met 15 t. h. wordt afhankelijk gesteld van de verzending van een jaarlijksch minimum van 180,000 ton door eenzelfden verzender aan het zelfde Belgisch aankomststation.

Het kan niet worden ontkend dat, sedert den aanvang van de crisis, de exploitanten van de binnenvaart zich zware offers hebben getroost, waarbij zij de voorkeur kregen voor het vervoer van sommige steenkolen, voortgezet langs den waterweg.

Van 1929 tot 1932 ondergingen de vrachten op de voornaamste plaatsen een gemiddelde verlaging van 55 t. h.

<i>Vracht per metrische ton.</i>	<i>April 1929</i>	<i>April 1932</i>
Antwerpen naar Luik . . . . . fr.	24 »	10.50
Antwerpen naar Charleroi . . . . .	36 »	20 »
Antwerpen naar Brussel . . . . .	12 »	7 »
Antwerpen naar Bergen . . . . .	18 »	14 »
Antwerpen naar Gent . . . . .	10.50	7 »
Antwerpen naar Kortrijk . . . . .	19 »	13 »
Luik naar Antwerpen . . . . .	30 »	17 »
Charleroi naar Antwerpen . . . . .	33 »	20 »

Het privaat initiatief neemt dus hier een aanzienlijken voorsprong op den openbaren dienst.

Zoo de taak van verzoening te vervullen door de *Spoor-Water Pan-Commissie*, die eerlang hare werkzaamheden aanvat, er des te moeilijker om wordt, zij blijft niettemin noodzakelijk; de vroegere betrekkingen van maandeelgheid tusschen spoorweg en water maken dit mogelijk.

De taak van de *subcommissie : spoor en weg*, zal daarentegen veel lastiger zijn.

In deze nieuwe mededinging is het spoor vertegenwoordigd door twee belanghebbenden : den kleinen en den grooten spoorweg. De toestand van den kleinen spoorweg is zelfs veel ernstiger nog; immers, indien het verlies dat hij ondergaat geringer is in volstreekte cijfers, is de weerslag voor hem veel zwaarder ten aanzien van het minder drukke verkeer en van de minder begunstigde streken die hij bedient.

De samenschakeling van het vervoer per spoor en langs de wegen heeft de bijzondere aandacht gemaakt van het Ministerie van Verkeerswezen vanaf de oprichting van dit departement in October 1929.

De eerste taak, die werd aangevat, was orde te brengen in den toestand der autobus- en autocardiensten, waarover het toezicht werd gehecht aan het departement.

Op ongeveer 300 lijnen die werden geëxploiteerd, waren er slechts 60 voorzien van een regelmatige toelating, terwijl meer dan 250 reden zonder toelating, met de welwillende inschikkelijkheid van al de overheden.

Hoe onvolmaakt ook de wet van 15 September 1924 was, is het departement er in geslaagd het achterstal bij te werken en op weinige uitzonderingen na is het verleden thans in orde.

Op dit oogenblik zijn er 320 diensten met een regelmatige concessie, waar-

van 200 aan private ondernemingen en 120 aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen die gewoonlijk de exploitatie ervan toevertrouwt aan private concessiehouders.

Terecht was het departement er om bezorgd beter te doen en inzonderheid aan de twee nationale maatschappijen toe te laten zich doeltreffend te verdedigen tegen de ongeoorloofde concurrentie; in gelijke voorwaarden moest men deze mogelijkheid ter beschikking stellen van iederen vervoerder in het bezit van een vroeger regelmatig geconcedeerd dienst, zooals trammaatschappijen of uitbaters van een autobusdienst.

Betreffende deze mededinging tusschen spoorweg en autobus, gaf de geachte Minister van Verkeerswezen in zijn voordracht bij de Jonge Balie te Brussel, de volgende toelichtingen :

Op 312 autobuslijnen met een regelmatige machtiging en een uitbreiding van 6,000 kilometers :

Loopen er 33, met een afstand van 480 kilometers, gansch evenwijdig met den grooten spoorweg;

Richten er zich 78, waarvan er 32 ook nog concurrentie voeren met den buurtspoorweg, in een verhouding van 10 tot 75 t. h. tot de gewone cliënteel van den spoorweg;

Worden er 129 geëxploiteerd door den buurtspoorweg, waarvan er 74 een zeker nadeel berokkenen aan den grooten spoorweg.

Ten einde orde te brengen in de mededinging en de herhaling van de zelfde misbruiken te voorkomen, diende de Regeering het wetsontwerp in tot herziening van de wetgeving op de openbare autobus- en autocardiensden, dat, vooraf door de Kamer goedgekeurd, in den Senaat eenparig werd aangenomen in Maart jl.

Het ontwerp werd op uitstekende wijze ontleed door den heer Dewinde in de Kamer, en door onzen collega, Graaf de la Barre d'Erquelines, in den Senaat.

Ik zou er dus niet nader hoeven op in te gaan indien ik niet op verscheidene bepalingen er van moest wijzen in dit verslag.

Ik herinner daartoe aan de volgende artikelen :

*Art. 1.* — Oprichting van een raadgevend Comité van de autobussen.

*Art. 3.* — Anduiding van de verplichtingen in de machtigingsakte opgelegd aan de exploitanten : een hoofdbepaling om voortaan het gemak en de veiligheid van de reizigers te waarborgen.

De onzekerheid van de machtigingen evenals de beperkte middelen van de meeste exploitanten, alleen afzonderlijke aannemers wier voornaamste aanbrengst het exploiteeren in familie was zonder algemeene onkosten, hadden tot gevolg het gebruik van een onzeglijk slecht materiëel op vele lijnen.

Dit zal geleidelijk worden vervangen door gemakkelijke rijtuigen met vele ruimte, waarvoor het Belgisch materiëel wordt aanbevolen. De burgerlijke verantwoordelijkheid zal worden gedekt door een Omnium-verzekering.

*Art. 6.* — Verplichting van de openbare aanbesteding voor elke machtiging; aan den exploitant van een reeds vergunden dienst die reeds het grootste gedeelte van het verkeer verzekert van den gevraagden nieuwen dienst; wordt

de mogelijkheid voorbehouden deze vergunning te bekomen zonder openbare aanbesteding.

*Art. 12.* — Gelijktelling van de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen en van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen met alle aanvragers van een vergunning.

*Art. 13, 1<sup>ste</sup>.* § — Vaststelling van de eventuele wegentaxe aan den Staat, de Provincie of de Gemeente : een oud beginsel, doch belangrijke nieuwigheid in het derde lid : Recht voor den Staat om daarenboven, desvoorkomend, een bijzondere wegentaxe te bepalen ten voordeele van de beide nationale maatschappijen.

Alleen reeds deze bepaling wettigde de wet ; zij voert inderdaad een financieel principe in, dat, uitgebreid tot alle vervoermiddelen, het moeilijke vraagstuk van de samenordering tot een praktische en snelle oplossing zou kunnen leiden.

De nieuwe wet is niet van toepassing op het gemeenschappelijk vervoer van goederen.

Vroeger was de concurrentie zeer hevig tusschen den spoorweg en den besteldienst, die er in geslaagd was, in tegenstelling met de postkoetsen, een belangwekkende positie te bewaren en, ten slotte, ter ontwapening, een verdrag te verkrijgen dat tot aan den oorlog van kracht bleef en hem over wagons tegen halven tarief liet beschikken. Tegenwoordig is de concurrentie van dezen kant zeer gering.

De groote uitbreiding van het private vervoer is een handicap, dien geen enkelen voorzichtigen aannemer van gemeenschappelijk goederenvervoer zal onderschatten.

Van hun kant zullen de nationale maatschappijen die voortaan nauwer samenwerken en door de crisis zijn aangewakkerd, niet nalaten hun diensten sneller te doen werken, en, naar het voorbeeld van de federale spoorwegen in Zwitserland, die hierin het beste wapen vonden tegen de thuisbestellingen door auto's, zullen zij den dienst van het thuisbestellen en afhalen per auto uitbreiden, zooals reeds gebeurt in de groote steden.

Van den anderen kant heeft de Staat zich op de beste wijze verzekerd van het monopolie van het meest belangrijke vervoer : dit van de kleine colli, dank zij het initiatief van het Postbestuur, dat in 1928 een dienst van postcolli inrichtte welke de belofte gedaan door de aanplakbrieven : « verzending als een brief per post », vervulde.

Indien de samenordering van het vervoer en de bezuinigingen wegens de crisis de eenmaking van de twee diensten vereischen, namelijk van de postcolli en de kleine spoorwegcolli, waarvan de tweeledigheid in principe niet te rechtvaardigen is ; en indien, tegen de wenschen van de verbruikers in, van wie de meesten er nog in toestemmen een bijtaxe van één frank te betalen per colli wegens de snelheid van dezen postdienst, deze dienst aan het Postbestuur moest worden onttrokken, dan zou de Nationale Maatschappij — en hier begin ik bepaald weer met het onderzoek van de Begrooting van het verkeerswezen —, zich moeten laten leiden door de methodes van de post en ze ten volle toepassen : de Staat heeft er meer belang bij dan de gebruikers, ten einde niet de concurrentie langs den weg te verwekken die zou kunnen opdagen.



Zooals wij hebben gezien, beschikt het Departement van Verkeerswezen dus over een belangrijke wet tot regeling van het gemeenschappelijk personenvervoer langs den weg.

Indien het, nu deze regeling een feit is geworden, er de toepassing ijverig van nastreeft; indien het in zijn actie gesteund wordt door de bestuurlijke en rechterlijke overheden die er toe geneigd schijnen, dan zal de concurrentie tusschen spoor en weg van deze zijde luwen.

Dit is echter slechts een zeer gedeeltelijke zijde van het vraagstuk.

Volgens de reeds weergegeven statistiek, bedraagt het aantal autobussen en autocars slechts 1,544 op een totaal van 158,042 autovoertuigen.

De nieuwe subcommissie heeft dus nog de handen vol werk; bijna het gansche conflict, het brandpunt van de kwestie, is de wedijver tusschen het spoor en de private voertuigen: rijtuigen, wagens en kleine wagens.

Of het personen of goederen geldt, de private auto biedt, volgens een geestige boutade, het gemak en het plezier van een extra-trein die steeds onder stoom staat en dit groote voordeel, het vervoer van deur tot deur te verwezenlijken, de « door to door facilities », zooals de Engelschen zeggen, die er meer dan wij op wijzen dat deze factor vooral van belang is voor de kleine en de gemiddelde afstanden, wat voor hen en voor ons het geval is.

Het gemak en het genot van persoonlijken aard alsook sommige vakkundige benuttingen werden door allen ondervonden.

Voor de goederen verwezenlijkt de vrachtwagen, als gevolg van het van deur tot deur, de onmiddellijke bestelling en ontslaat van alle administratieve formaliteit; hij vermindert of schaft de verpakking af in zooverre dat sommige handelshuizen de kast van den bestelwagen hebben gemaakt tot een rondreizend bijhuis, de wanden tot vakken, waarin de leveraar de bestellingen onmiddellijk put. Dit verscheiden en veelvuldig gemak laat toe desnoods de hoogere kosten van de spoorwegtarieven te vergoeden. Maar dit is niet het gewone geval. Immers, zoo het vervoer langs de baan meer bezwarend en lastiger is blijft het behouden aan den spoorweg.

Talrijke weverijen doen thans hun bestellingen per auto, maar geen enkele slaat steenkool of grondstoffen op langs denzelfden weg.

Deze toestand van den privaten auto, die in zooveel opzichten de voorkeur heeft, heeft in Engeland sommige overhaaste economisten ertoe aangezet den ondergang van het spoor te voorspellen. Een hunner heeft zelfs voorgesteld zekere lijnen reeds op voorhand op te breken.

Niets is minder gegrond.

De auto heeft de technische waarde van den spoorweg niet aangetast. Alleen deze laatste kan de massa reizigers en goederen vervoeren. Meer dan 600,000 reizigers nemen iederen dag nog den trein ondanks de crisis en in denzelfden tijd worden meer dan 20,000 wagens geladen.

Dit vermogen van den spoorweg, dat in het algemeen belang in volle reëdering dient gehandhaafd, is het gevolg van de technische ontdekking waarop hij berust: de strook staal van de spoorstaven die een vlakke, gladde oppervlakte is met beperkte wrijving en aangelegd op geschikte en uitsluitende plaatsen.

In een onlangs verschenen studie heeft de heer Haerens objectief de respectieve waarde van de onderscheidene vervoermiddelen vergeleken.

	Metropolitain van Parijs. (1)	Tramwagens motorwagens aanhangwagens.	Autobus met 47 plaatsen.	Trolleybus.	Private autobus voor toerisme.	Taxis en private autos stad.
Vervoer persoon-uur	28,700	14,400	6,800	2,100	2,900	1,500
Plaats-kilom.-uur .	632,000	187,200	88,500	27,300	109,000	22,500
Wegbelemmering door rijtuig . .	000.000 (eigen plaats)	43 <sup>m²</sup> 10	20 <sup>m²</sup> 65	20 <sup>m²</sup> 65	6 <sup>m²</sup> 40	6 <sup>m²</sup> 40
Wegbelemmering door reiziger . .	000.000 (eigen-plaats)	0 <sup>m²</sup> 360	0 <sup>m²</sup> 440	0 <sup>m²</sup> 360	4 <sup>m²</sup> 25	4 <sup>m²</sup> 25

De jongste aanduidingen betreffende de ingenomen oppervlakten zijn bijzonder belangwekkend voor al wie zich bezorgd maakt om de stadswegen te bevrijden van de stremming van het verkeer.

In een voordracht gehouden op het Congres van de burgerlijke genie te Parijs in September 11., heeft de heer Javary, directeur van den exploitatiedienst van de « Compagnie du Chemin de fer du Nord » *a contrario* bewezen welk het dynamisch vermogen van het spoor is.

Hij onderstelt op een autostrade de 1,100 zeer zware lorries van 20 ton met hun aanhangwagens die de dagelijksche verzending van de mijnen uit het Noorden en uit het Nauw van Kales naar Parijs zouden vervoeren.

Het contingent autobestuurders, begeleiders en herstellere staat buiten alle verhouding tot het personeel van de treinen.

Aan de kruispunten, gendarmen die overdag seinen geven met de hand en des nachts lichtseinen; aan de kruispunten nog eindeloze stilstanden, de private auto's komen langs de departementswegen omdat zij het lastig hebben de kolom van de steenkoolwagens voorbij te steken of te kruisen; de weg werd voorzien van platen in gietijzer in het spoor van de wielen.

Zedeles : Iedereen wacht op den goeden geest die orde zal brengen in dezen toestand met den spoorweg uit te vinden, indien dit niets reeds het geval was.

Daarentegen heeft de auto aan den spoorweg zware concurrentie aangedaan op gebied van tarieven en hem zijn feitelijk monopolie ontnomen met hem te treffen in zijn winstgevende ontvangsten.

Zoo hij over het geheel aan den spoorweg slechts een beperkt aantal reizigers en een beperkte tonnemaat goederen heeft ontnomen, is dit geschied op de winstgevende lijnen, dank zij dewelke belangrijke verminderingen worden toegestaan in het algemeen belang en zelfs vervoer beneden den kostenden prijs voor zekere categorieën reizigers.

Wat de reizigers betreft, is de vermindering geschied voor de reizigers van 1<sup>ste</sup> en 2<sup>e</sup> klasse en voor diegenen die reizen tegen volle tarief in 3<sup>de</sup> klasse, terwijl de gewone abonneenten en de werkliedenabonneenten de klanten van den spoorweg blijven; wat de goederen betreft zijn het de artikelen van waarde met geringen omvang die aan het spoor werden ontnomen

(1) Volgens een statistiek 1928. — Daar de wachttijd werd gebracht van 1'38 op 1'30, is de huidige reudeering hooger.

In België zijn wij bijzonder goed geplaatst, zooals blijkt uit de onderstaande tabellen voor het jaar 1930, om ons rekenschap te geven van de gevolgen van deze tarieven-concurrentie, daar de spoorweg sedert lang verminderingen heeft toegestaan voor het zware vervoer. Hoe vrijwillig ook, is deze politiek de bijzonderste oorzaak van het aanzienlijk tekort in den dienst der reizigers.

	Reizigers kilometers in ‰	Overeenstemmende ontvangst in ‰
Gewone reiskaartjes 1 <sup>ste</sup> klasse . . . . .	0,8	3,4
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	6,0	16,2
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	30,1	47,6
Gewone- en schoolabonnementen . . . . .	18,5	15,2
Groepen, enz. . . . .	3,3	4,0
Werklieden . . . . .	41,3	13,6
	100,0	100,0

Dezelfde vaststelling geldt voor de goederen waarvoor het tarief tien klassen bedraagt met een dalenden rooster *ad valorem*; de vrachtauto wordt gebezigd voor de beperkte tonnenmaat der dure categoriën en laat aan den spoorweg den omvang over der zware goederen zonder winstgevende ontvangst.

Tariefklassen	Kilometer-ton in millioenen.	‰	Ontvangst per kilometer-ton.
1 <sup>ste</sup> klasse . . . . .	3,255	1,2	0,98
2 <sup>e</sup> — . . . . .	76,622	2,9	0,87
3 <sup>e</sup> — . . . . .	26,923	1,0	0,82
4 <sup>e</sup> — . . . . .	80,288	3,0	0,92
5 <sup>e</sup> — . . . . .	319,061	12,0	0,60
6 <sup>e</sup> — . . . . .	96,920	3,7	0,46
7 <sup>e</sup> — . . . . .	240,374	9,1	0,41
8 <sup>e</sup> — . . . . .	256,249	9,7	0,40
Bijzonderen . . . . .	1,069,974	40,4	0,25
Barema 67 (steenkool) . . . . .	450,903	17,0	0,36
Totalen.	2,649,569	100,0	0,40

Doch de auto, voertuig of vrachtwagen, zooals aangetoond wordt door de proportioneele tabel van den heer Haerens en de beschouwingen van den heer Javary, heeft tegen zijn omvang welke reeds zijn gebruik hindert in het centrum van de groote agglomeraties.

Volgens de opmerking van den heer Castiau, hebben de oningewijden illusies over het aantal voertuigen die zij de groote wegen zien doorkruisen. De auto en de vrachtwagen nemen veel plaats in om weinig menschen en weinig voorwerpen te vervoeren. (1)

(1) *Revue des Sciences Économiques*, nummer van April 1931.

Wat de kosten betreft, indien vele gebruikers wegens hun gebrek aan onder-  
vinding, of daar zij den schijn nemen niet afstand te doen van hun voldoening  
van genot, gemak of eigenliefde, in den kostenden prijs slechts de banden,  
de essence en de olie begrijpen, blijft het niettemin waar dat de auto, in ons  
land, zal voorbehouden blijven aan een minderheid welstellende lieden of  
personen voor wie zij onmisbaar is, in de uitoefening van hun beroep.

Doch zelfs binnen deze grens maakt de mededinging van de private auto  
voor den spoorweg een onrustbarende mededinging uit, door de afschaffing  
van winstgevende ontvangsten — reizigers en goederen. Is er daartoe een  
redmiddel en welk?

Ligt het ten opzichte van de auto in de verplichting, boven de kosten van  
onderhoud en herstelling van den weg, een vergoedende taxe te heffen gelijk  
aan de winst die de spoorweg maakte op het dure vervoer en hem toeliet  
prijsverminderingen in te voeren in het algemeen belang?

De billijkheid daarvan kan niet betwist worden en zou een nieuwe toepassing  
uitmaken van het beginsel van vergoeding voorzien bij artikel 13, para-  
graaf 3, der wet op de samenordering van het vervoer van personen per spoor-  
weg en per autobus.

In feite zou de maatregel echter weinig kans hebben aanvaard te worden,  
omdat hij den schijn zou hebben van het losgeld eener nieuwe ontdekking  
met het doel ze uit te schakelen.

Dienvolgens zal de spoorweg eens te meer in zichzelf gepaste oplossingen  
moeten vinden.

In de eerste plaats blijkt het van zelf dat, indien hij feitelijk zijn monopolie  
verloren heeft, hij de strenge verplichtingen moet verlichten welke hem uit  
dien hoofde werden opgelegd.

Bij die verplichtingen behoort deze elke levering binnen een bepaalden  
tijd aan te nemen en uit te voeren.

Om daaraan te voldoen beschikte de spoorweg over een bijzonderen voorraad  
van 9,000 wagens die, in tijd van welvaart, gedurende tien maanden per jaar  
ter beschikking bleven.

Een andere en wel deze : gelijke tarieven op te maken gesteund op de exploi-  
tatie in haar geheel, met er namelijk de minderwaarde van diensten met verlies  
bij te begrijpen. Van zijn monopolie beroofd, moet de spoorweg de mogelijkheid  
hebben zich te verdedigen bij middel van tarieven berekend op den kostenden  
prijs volgens een afstand met mededinging, verhoogd met een winstmogelijkheid.

De Nationale Maatschappij zal insgelijks krachtens de jongste wet baat  
halen uit de instelling van sommige vervoerdiensten langs den weg die naar  
zijn lijnen toerijden.

Dat zijn echter evenwel slechts lapmiddelen.

Om de mededinging van het vervoer langs den weg te bestrijden, en minder  
onder de crisis te lijden, om doelmatig de bestemming van de spoorwegen  
te beïnvloeden en hen een nieuw erfpacht door het publiek gunstig onthaald,  
op gebied van reizigers namelijk, te bezorgen, is een ernstiger maatregel geboden.

De Engelsche Commissie heeft de snelheid van sommige groote treinen  
verhoogd, doch stelt vast dat sedert haast tachtig jaar de snelheid van de  
andere, noch hun aantal of comfort veranderd zijn.

Zou de herwording liggen in een wijziging van de tractie, in een nieuwe  
tabel van *snelheid, aantal en comfort* ?

Het vraagstuk zal het voorwerp van het volgende hoofdstuk uitmaken.

## HOOFDSTUK III. — VERBETERING EN MODERNISEERING VAN DEN SPOORWEG.

Met den spoorweg keeren wij terug naar het hoofdvraagstuk.

Het transportvraagstuk ligt feitelijk daar, in zijn inrichting, zijn installatie, zijn exploitatie, zijn ingenieurs, zijn personeel, zijn materiëel, zijn balans.

Hij alleen bezit een onafhankelijk domein door zijn sporen en seinstelsel afgebakend; daar langs de talrijke stations, sommige met de afmetingen van openbare gebouwen. Daarbuiten, gebouwen, agglomeraties, stadswijken waarvan de spoorweg de reden van bestaan is.

Met hem en voor hem werken is zich verheffen op het vlak der grootschheid; ons spoorwegnet van 30 kilometer op 100 vierkant kilometer is het dichtste van de wereld; dit van Engeland, dat daarop volgt, overschrijdt even de helft van dit cijfer.

Hij kent evenwel geen welvaart meer; door de crisis getroffen, door de auto ondermijnd, ondergaat hij van maand tot maand een dieper verval, waarbij zijn prestige zelf in het gedrang komt.

De landbouwer aan zijn ploeg, de voerman aan den overweg vragen zich af hoe lang nog deze ledige treinen voorbijrijden en of degenen die aan het hoofd staan dezen toestand kennen of machteloos zijn om hem te wijzigen.

Ondanks het belang van het technisch vraagstuk, schijnen de moderniseering van den spoorweg en de hervorming van de wijze van exploitatie de Directie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen niet bovenmatig te hebben bekommerd, althans de openbare meening werd niet op de hoogte van deze werken gebracht.

Alvorens het vraagstuk aan te vatten past het enkele leidraden te zoeken.

Het slaat hoofdzakelijk op het reizigersverkeer; dat is het specifieke kwaad, het toenemend tekort — 537 miljoen in 1931 — dat moet worden besnoeid of gedekt, om met het honderd der goederen de rekeningsbalans te verzekeren en een tarievenverlaging mogelijk te maken. Elke verbetering van den reizigersdienst zou trouwens automatisch op de goederen moeten worden toegepast.

In de tweede plaats lijkt het gepast het onderscheid tusschen de hoofdlijnen en de secundaire lijnen te verscherpen; deze laatsten die al te kostelijk zijn wegens een volledige inrichting voor een onvoldoende cliënteel, moeten tot het peil der praktische behoeften worden teruggebracht.

Bij den overdruk van zijn hoogerbedoelde voordracht voegt ingenieur Javary twee kaarten, de een met het Noordernet in zijn huidig uitzicht en de andere met de voorgestelde verdeling in twee soorten lijnen.

De 3,830 kilometer lijn worden 2,297 kilometer hoofdlijnen en 1,533 kilometer zijsporen. De hoofdstations zijn nog enkel ten getale van 68 tegen 755 van de tweede zone.

Deze opvatting die de schrijver noemt « *de verlossing uit den chaotischen toestand* », maakte het voorwerp uit van een aanvraag om proef vanwege de « Compagnie du Nord » aan de Fransche Regeering voor een lengte van 123 kilometer op de baan Parijs-Brussel.

Ten slotte past het de wijze van exploitatie te vinden die beantwoordt aan de wenschen der reizigers, samengevat door de Engelsche Commissie van vervoer in deze kenschetsende formule : « *gemak, snelheid, veelvuldigheid* ».

Voor de beide soorten lijnen is dit in verband met de exploitatie zonder

onderbreking van de tramwegen, met het zelfde type van vaste en periodieke uurtabel ter vervanging van de uurtabel met tusschenpoozen.

Op de bijlijnen : afschaffing van de huidige zware en langzame treinen en hunne vervanging door motorwagens met hooge handelssnelheid en veel meer stilstanden.

Op de hoofdlijnen een snellere trekdienst dan met stoom, leniger vooral bij het aanzetten en het versnellen om het inleggen mogelijk te maken van achtereenvolgende half-zware treinen met versterking op de spitsuren.

De door de Nationale Maatschappij gedane of ontworpen proeven op de bijlijnen worden uiteengezet in een aflevering van Januari.

De Maatschappij laat zich leiden door de omstandigheden en neemt haar toevlucht tot verschillende formules :

1<sup>o</sup> *Het buurtverkeer.*

Op de lijn Bertrix-Muno en Diksmuide-Nieuwpoort (ontwerp) past de Nationale Maatschappij het buurtverkeer toe, dat wil zeggen de exploitatie van reizigerstreinen over en weer, wat de afschaffing van het seinstelsel en het wegnemen van de kruissporen mogelijk maakt; de reiskaarten worden in de treinen afgegeven.

De goederentreinen blijven behouden op al de lijnen met een dienst over en weer elken dag; de goederen-perken blijven open van 6 tot 19 uur.

Op sommige lijnen worden de goederentreinen om redenen van bezuiniging gesleept door rangeermachines van de kopstations. Elk hunner, Ath en Blaton bij voorbeeld, leveren de helft van den weg om het voorbijrijden van de reizigerstreinen te vergemakkelijken.

2<sup>o</sup> *De afschaffing van de reizigerstreinen en hun vervanging door autobussen.*

Op sommige lijnen, als Ieper-Roeselare, die buiten de agglomeraties loopen, of die met een zeker tekort sluiten als Battice-Verviers (ontwerp) schaft de Nationale Maatschappij de reizigerstreinen af en vervangt hen door een autobusdienst, die ten minste evenveel aansluitingen verzekert als de reizigersdienst en, belangrijke nieuwigheid voor de autobus, al de tariefverminderingen toepast die de spoorweg toestaat.

3<sup>o</sup> *Het gebruik van motorwagens.*

In de omstreken van Luik (lijnen Luik-Esneux, Luik-Visé, Luik-Verviers) heeft de Nationale Maatschappij sedert bijna twee jaar Sentinel-stoomwagens met 62 plaatsen en rond hetzelfde tijdstip in de omstreken van Gent, Diesel-motorwagens met 90 plaatsen in dienst gesteld.

Tot nog toe heeft het Bestuur op deze lijnen de nieuwe voertuigen enkel ingelegd om meer stilstanden te hebben en de uurtabel met nieuwe treinen te verrijken; uit dien hoofde heeft het enkel de samenstelling van sommige treinen kunnen beperken zonder hen af te schaffen.

Het meent echter meer te moeten doen : de benutting van de motorwagens vergrooten om tot de afschaffing van bedoelde treinen te komen; de lichte trein kost fr. 3.80 per kilometer, terwijl de Diesel-motorwagen slechts fr. 1.80<sub>00</sub> kost.

Deze proeven, ofschoon onvolledig, waren evenwel bevredigend, in de streek rond Luik onder meer, waar de autobussen Luik-Visé het aantal hunner vertrekuren met de helft hebben verminderd.

Een veel meer afdoende proef, ofschoon van jongen datum, werd genomen op de lijn Pepinster-Spa. De concurrerende auto Verviers-Spa ontving zoowat

4,000 frank per dag, vertrek in elke richting om de dertig minuten 's Winters, en om de vijftien minuten s' Zomers.

Daar de ligging van den Spoorweg gunstig is, tracé in het dal naar het centrum der agglomeraties, zoo werd de exploitatie als volgt gewijzigd : nieuwe reis : Verviers (in plaats van Pepinster)-Spa, aantal verbindingen : 25 in plaats van 15 en afschaffing van 9 zware treinen.

De eerste inlichtingen zijn stichtend :

Week van 15 tot 21 Februari (oud regime) . . . . .	16,887 reizigers.
Week van 25 Februari tot 3 Maart (nieuw regime) . . . . .	22,057 —
Week van 4 tot 10 Maart . . . . . » » . . . . .	24,443 —

Deze verschillende motorwagens zijn van het zware type : kruising van wagen en lokomotief met hetzelfde principie van weerstandswrijving op de spoorstaaf : het gewicht der banden, der wielen en van het wagenstel.

De Franschen hebben het in een andere richting gezocht, in die van den lichten motorwagen, waarbij de aanpassing aan het spoor van de gewone auto met zijn voornaamste kenmerken wordt gezocht. De weerstandswrijving wordt hier bekomen door den rubberband : zuivere winst, bij welslagen, de afschaffing van het doode gewicht der zware motorwagens.

De gunstige berichten die wij te hooren kregen over de proeven met de « Micheline » in haar land van oorsprong, werden ons door de bladen bevestigd, die ons meldden dat op 11 April j.l. een « Micheline » beproefd werd door den Minister van Verkeerswegen en zijne ambtenaren op de baan Brussel-Gent en terug en dat, afgezien van het aantal plaatsen in den wagen, het oordeel gunstig luidde.

Wat de verdienste dezer eerste proeven ook moge zijn, hunne gepastheid en het afdoende der conclusiën, het belang der persberichten, toch moet men zich hoeden voor elke illusie, evenals met het geval der samenschakeling van de vervoermiddelen.

Met de bijlijnen en de vertakkingen blijft men in het fragmentair uitzicht van het vraagstuk en in de bijzonderheden. Het hoofdvraagstuk blijft geheel of bijna. Wat is het programma en wat zal de oplossing zijn voor de hoofdlijnen?

Er is maar één en onveranderlijk antwoord : zij kan nergens anders liggen dan in de electricatie.

Al de vastelanden en bijna al de landen bezitten electriche lijnen die zich thans over 16,000 kilometer uitbreiden en nog steeds toenemen op elk gebied.

De meer en meer talrijke thermische centrales bewijzen dat de electricatie niet het voorrecht zijn zal van de streken die over blanke steenkool beschikken en over hydro-electriche centrales.

Afgezien van het jongste en moedig initiatief bij de electricatie van de lijn Brussel-Tervueren, staat ons land met « nihil » vermeld in de internationale spoorwegstatistiek. Pijnlijke toestand voor onze eigenliefde en voor onze faam op industriegebied.

Zoo wij er prat op gaan dat de Belgische vlag den aanbouw heeft gedekt van den Hankow-Peking spoorweg, thans steekt China ons de loef af met den spoorweg van Zuid-Mandsjorie electriche te exploiteeren.

De technische en financieele documentatie betreffende de electricatie is vooral van vreemden oorsprong.

De elektrische exploitatie gebruikt tweeërlei materiëel.

Voor de lijnen op grooten afstand : *de elektrische locomotief*.

Zoo de stoomlocomotief zich in den jongsten tijd goed heeft verdedigd, onder meer door de verwarming van het ketelwater en de overhitting, toch heeft de elektrische locomotief de overhand; zonder gestook is zij steeds onder drukking, al hare assen kunnen motoren zijn, wat, bij gelijk gewicht, haar toelaat een veel zwaarder trein voort te trekken. Hare superioriteit evenals hare regelmatigheid ligt evenwel in het feit dat zij hare energie ontvangt uit een groot reservoir dat de centrale is met haar bestendig vermogen, terwijl de stoomlocomotief slechts haar rijdenden hard bezit waarvoor zij water en brandstof moet meevoeren.

De kosten daarentegen zijn dubbel, doch zij heeft een dubbele rendearing, zoodat een park met elektrische locomotieven bijna evenveel kost als een park met stoomlocomotieven.

Voor de kleine en gemiddelde lijnen : 50 tot 60 kilometer van een centrum verwijderd : trein met veelvuldige eenheden; dat wil zeggen een trein enkel samengesteld uit motorwagens en bijwagens, zoo geschikt dat elk stel uit identieke bestanddeelen bestaat, elk uit een motorwagen en één of meer bijwagens. De machinist bestuurt het geheel.

Voordeelen :

- 1<sup>o</sup> Verkeer in de beide richtingen zonder rangeering aan het eindpunt;
- 2<sup>o</sup> Vermeerdering of vermindering van materiëel naar keuze;
- 3<sup>o</sup> Drijfkraft in verhouding tot de vervoerde reizigers en verdeeld over de geheel lengte van den trein, vanwaar krachtig aanzetten met zeker en snel vertrek, ontlasting der sporen in veel korteren tijd en mogelijkheid verschillende treinen in te leggen, wegens de vlugge aanzetting en het versnellen.

Wat de reisduur betreft wordt de gemiddelde winst van tijd berekend op 20 t. h. voor de sneltreinen zoowel als voor de lokaaltreinen en op 25 tot 30 t. h. voor de goedertreinen. Deze uitslag wordt bekomen door verhooging van de gemiddelde snelheid zonder verhooging van de maximumsnelheid.

In financieel opzicht strookt de formule in het buitenland aangenomen met onze spoorwegprincipes : de electrificatie moet opbrengen; de elektrische exploitatie-uitgaven verhoogd met de rente en de afschrijving van de uitgaven voor eerste inrichting vastgelegd voor de electrificatie moeten lager zijn dan de exploitatie-uitgaven van de niet geëlectrificeerde lijn.

Zonder hen te rekenen onder de financieele rendearing, wijst de vreemde documentatie op de onrechtstreeksche voordeelen van de electrificatie; zoo bij voorbeeld :

1<sup>o</sup> De verhooging van de capaciteit van stations en lijnen, zoodat treinen kunnen worden vermenigvuldigd of verdubbeling van al te belaste lijnen vermeden;

2<sup>o</sup> De verhooging van het gemak van reizigers en personeel wegens het verdwijnen van rook en verhooging van de gemiddelde snelheid der treinen, vermindering van het brandgevaar;

3<sup>o</sup> De afschaffing van den zwaren arbeid van den stoker; op de sneltreinen gaan, elk uur, 1,500 kilogram door zijn handen; de machinist die zich om stoken niet meer hoeft te bekommeren, heeft meer gemak en ziet beter, wat de veiligheid verhoogt;

4<sup>o</sup> Als gevolg van het verdwijnen van den rook : beperking van de onder-



houds- en reinigingskosten van het rollend materiëel, het spoor en de kunstwerken, gezondmaking van de stations en hun toegangen; vandaar het gezondmaken van de lucht wat toelaat groote gebouwen op te trekken boven de geëlectriceerde stations;

5° Het belangrijke voordeel voor de algemeene electrificatie medegebracht door een aanzienlijk en geregeld verdeeld gebruik, wat toelaat de drijfkracht over grooten afstand te vervoeren.

De inlichtingen uit den vreemde wijzen in de huidige omstandigheden eveneens, van het standpunt van het werk tegen de werkloosheid, vooral op de electrificatie als verhaalbare uitgave die kan worden gelijkgesteld met een voortijdige bestelling.

Zekere maatschappijen nemen het zelfs niet al te zwaar op met de crisis en getuigen daaromtrent van een bijzonder moedig realisme.

Daar de electrificatie hun een onvermijdelijk verschijnsel toeschijnt, waarvan men niet meer kan denken dat het niet zal verwezenlijkt worden, verhaasten zij de uitvoering van hun programma; zij oordeelen dat de lage prijs der grondstoffen en de groote rendeering van de werkkrachten deze hervorming in bijzonder gunstige voorwaarden toelaten en, daar het verkeer is verminderd, de werken met veel minder hinderpalen kunnen uitgevoerd worden, wat eveneens een besparing beteekent.

Wat de landsverdediging betreft, kan een definitief programma slechts in samenwerking met de militaire overheid worden voorzien.

De Fransche legerleiding houdt zich in het bijzonder met de studie van de kwestie bezig.

De vermenigvuldiging van de centrales voor energie, hun onderling verband, het gebruik van een zeker aantal elektrische Diesel-locomotieven, schijnen nochtans de vrees weg te nemen. Doch er is vooral de beperking van de electrificatie tot een gedeelte van het net, en bijgevolg het behoud, gedurende nog vele jaren, van een park van locomotieven toereikend voor de beperkte en onzekere behoeften van oorlogstijd; onze herinneringen van 1914 kunnen ons hierbij dienstig zijn.

Wat de elektrische diensten in exploitatie in het buitenland betreft, hoe aantrekkelijk deze documentatie ook moge zijn, toch kan zij niet worden opgenomen in een verslag over de begrooting en wij kunnen ze slechts in het kort vermelden.

Niettegenstaande de hooge kosten van zijn eerste programma, uitgevoerd onmiddellijk na den wapenstilstand, voltrekt *Zwitserland* nu de electrificatie van de Bondsspoorwegen; het verwierf daardoor een korps van over de gansche wereld vermaarde deskundigen en nam den voorsprong voor het leveren van materiëel. De elektrische uitrusting van de bevallige en gemakkelijke rijtuigen van de lijn Tervueren is Zwitschersch maaksel.

Ook *Zweden* deed een groote krachtsinspanning. Wanneer alle waterwegen zijn toegevroren, verzekert de elektrische locomotief, die niet lijdt onder het defect van de stoomlocomotief in deze periode, de regelmatigheid van het vervoer. Het elektrische Diesel-rijtuig dat op de lijn Verviers-Spa beproefd wordt is van Zweedsch maaksel.

Niettegenstaande de crisis, en dank zij de crisis, namelijk om voordeel te halen uit de lage prijzen, zetten de *Vereenigde Staten* hun programma van uitbreiding voort.

Het indienen van het verslag der Commissie Weir, waarbij de electrificatie

van gansch het Engelsch net en een uitgave van 323 milioen pond sterling wordt voorgesteld, wekt de belangstelling van de gansche wereld.

Een zoo aanzienlijke belegging kon niet zonder critiek voorbijgaan; overeenkomstig de plannen van het vasteland, zullen de besuiten van de Commissie waarschijnlijk plaats maken voor een programma tot de groote lijnen beperkt. Van den anderen kant leggen de Engelsche deskundigen zich in het bijzonder toe op het bouwen van electriche Dieselmotoren, waarmede zij verklaren zeer belangwekkende proeven te hebben genomen.

Voor *Duitschland* moet in de eerste plaats worden vermeld de electricatie van den spoorwegkern Groot-Berlijn, begonnen in 1926 en sedertdien ijverig voortgezet; zij omvat 528 kilometer, waarvan de Stadtbahn, de Ringbahn en de voornaamste lijnen van de omgeving in volle exploitatie zijn. In dit verband moet ik herinneren aan het getuigenis van Dr Remy, hooge Staatsraad, waarop ik reeds vorig jaar wees: *De exploitatie in doorgang en de electricatie laten ons toe in alle behoeften te voorzien en zullen onze exploitatie in Groot-Berlijn van een ramp hebben gered.*

Wat de groote afstanden betreft, wordt de hervorming van de lijn Munchen-Stuttgart, waarop de sneltreinen Munchen-Frankfort en Munchen-Berlijn rijden, ijverig voortgezet, evenals deze op de lijnen van het Groot-Hertogdom Baden.

Wat *Frankrijk* aangaat, heeft de Midi 1,490 kilometer, hetzij 35 t. h. van zijn net geëlectriceerd, de P. O. 237 kilometer; de P. L. M. 135 kilometer; de Staat 111 kilometer in de omgeving van Parijs, wat een druk verkeer medebrengt in de gare Saint-Lazare. De Staat beoogt de uitbreiding van zijn programma tot de gansche omgeving, tegelijk met de electricatie van de lijn Parijs-Rouen-Havre.

Het beste teeken is de uitslag van de werkzaamheden van den Hoogen Raad voor Openbare Werken, die verleden Herfst vergaderde, waarna hij aan den Minister van Openbare Werken een programma overlegde, dat deze overmaakte aan de militaire overheid, en waarbij de electricatie van 3,000 kilometer wordt voorzien in tien jaar.

Ofschoon een snelle uitvoering blijft voorzien, werd de onderneming niet medegerekend in het programma der werken voor de nationale uitrusting, voorgesteld als middel tegen de werkloosheid, omdat zij werd gerangschikt als een winstgevendende operatie: de jaarlijksche zuivere winst bedraagt 70 milioen op grondslag van het dienstjaar 1930.

Een laatste opmerking aangaande een anderen buurstaat: *Nederland*, dat in Mei 1931, reeds 184 kilometer geëlectriceerde lijnen exploiteerde.

Rotterdam en Amsterdam die op 86 kilometer van elkander zijn gelegen, zijn verbonden door snelle treinen van het type veelvuldige eenheden; een dienst om het half uur; zekere treinen houden stil in alle stations, andere in de hoofdstations, andere rijden door. Deze laatste leggen den weg af in één uur achttien minuten, gemiddelde snelheid 105 kilometer; samenstelling van de treinen: zes of zeven rijtuigen, waarvan drie motorrijtuigen.

In een voordracht, gehouden te Amsterdam op 18 Juli jl., in het Koninklijk Instituut voor ingenieurs, vatte de hoofdingenieur Van Lessen den toestand als volgt samen:

De toeneming, van 1927 tot 1930, op de geëlectriceerde lijnen, bedraagt 14 tot 57 t. h., dus een toeneming in stede van een stilstand of een achteruitgang.

Wat de globale financiële uitslagen betreft :

- 1<sup>o</sup> Bijkomende last van interest en delging : 582,000 gulden 's jaars;
- 2<sup>o</sup> Besparing in de trekkosten gezien de afgelegde kilometer : 480,000 gulden 's jaars;
- 3<sup>o</sup> Bijkomende ontvangsten : 2,900,000 gulden 's jaars.

Vandaar het algemeen besluit :

*Het lijdt geen twijfel — en ik hoop ook U daarvan te hebben overtuigd — dat een der middelen om hiertoe te geraken voor verschillende baanvakken is, invoering der elektrische tractie.*

Wat betreft de studies in ons Land, dienen in het bijzonder vermeld de werken van de beide commissiën, die, de eene in Hâvre, de andere na den wapenstilstand, belast werden met het vraagstuk.

Sedert dien is er herhaaldelijk met sympathie op teruggekomen in den Senaat; in 1930 en 1931 verschenen de werken van Raoul Richard, ingenieur en beheerder van de Nationale Maatschappij, betreffende de electrificatie van de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe en van de lijn Brussel-Antwerpen (1).

Het is een kenmerk van deze studies dat de opsteller gewetensvol de financiële aanpassing onderzoekt, namelijk de wijze waarop het te beleggen kapitaal zal worden gedekt.

Daar de kennis van de juiste kosten der exploitatie met stroom onmisbaar is om een zekerheid te krijgen, verwierf de heer Richard overeenstemming van den Raad van Beheer om een nieuwe nijverheids-comptabiliteit in te voeren, wat achttien tot vier en twintig maanden vergt, maar die zulke belangrijke inlichtingen gaf, dat men nu de toepassing ervan op gansch het net overweegt.

De raming door den heer Richard opgemaakt voor Luxemburg en de Ourthe dagteekent uit November 1930.

Deze lijnen hebben een aslengte van onderscheidenlijk 198 en 66 kilometer, samen 264 kilometer; zij hebben een reizigersverkeer van gemiddeld belang (862,000,000 T. Km.) en het hoogste goederenverkeer van het land (2,795,000,000 T. Km.)

In Mei 1931 werd de raming voor de lijn Brussel-Antwerpen opgemaakt.

De lijn Brussel-Antwerpen — met een aslengte van 44 kilometer — telt twee sporen, de snelle lijn voor het reizigersvervoer (internationale en doorgaande treinen) (342,000,000 T. Km.) en de tragere lijn (omnibus- en goederentreinen) (1,054,000,000 km.)

Deze lijnen bieden door hun verbinding de vereischte ontwikkeling voor een beslissende proef met twee trekdiensten : elektrische locomotieven en veelvoudige eenheden.

De opsteller meent dat bovendien een terugkeer moet worden voorzien naar de lijn van Luxemburg van een deel van het verkeer dat nu langs de lijn Athus-Maas wordt omgeleid, daar de nieuwe comptabiliteit heeft uitgezeten dat, ofschoon de trekdienst met stoom op de lijn Athus-Maas, niettegenstaande een grooteren afstand van 10 t. h., minder kost dan op de lijn van Luxemburg wegens een beter profiel, de kostende prijs er toch hooger is dan op de geëlectriceerde lijn van Luxemburg.

---

(1) R. RICHARD : *L'Électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.* (Veuve Monnom, 1930.)  
R. RICHARD : *L'Électrification des lignes de Bruxelles à Anvers.* (Veuve Monnom, 1931.)

De raming voor het geheel, L. O. B. A. genoemd volgens het universeel gebruik van de mnemotechnische verkortingen, voorziet dus te kunnen beantwoorden aan het bijkomend verkeer van de lijn Athus-Maas, hetzij ongeveer 100 miljoen meer, waarbij men zich moet aansluiten wegens den eerbied voor de volledige opvatting van den opsteller.

### Raming van de electrificatie der LOBA - lijnen.

LIJNEN.	Materiëel trekdienst.	Electrische installaties.	TOTAAL der 2 vorige kolommen.	LOCOMOTIEVEN MET STOOM.	
				Nieuwe staat.	Oude staat.
<i>Luxemburg en Ourthe</i> .	403,500,000	294,000,000	697,500,000	378,200,000	252,100,000
Bijkomend vervoer van de lijn Athus-Maas .	106,000,000	7,000,000	113,000,000	96,000,000	58,000,000
TOTAAL.	509,500,000	301,000,000	810,500,000	474,200,000	300,100,000
(In ronde cijfers).	510,000,000	301,000,000	811,000,000	—	300,000,000
<i>Brussel-Antwerpen</i> . .	122,710,000	95,260,000	217,970,000	99,965,000	—
(In ronde cijfers).	124,000,000	95,000,000	218,000,000	100,000,000	—
Bijkomend vervoer van de lijn Athus-Maas.	7,200,000	1,000,000	8,200,000	5,800,000	—
TOTAAL.	129,910,000	96,260,000	216,170,000	105,765,000	—
(In ronde cijfers).	130,000,000	96,000,000	216,000,000	106,000,000	—
TOTAAL LOBA.	<b>640,000,000</b>	<b>397,000,000</b>	<b>1037,000,000</b>	<b>406,000,000</b>	

Netto kostprijs van de LOBA-electrificatie :

Electrische installaties . . . . . fr.	<b>397,000,000</b>
Materiëel van den trekdienst : 640,000,000—406,000,000=	<b>234,000,000</b>
TOTAAL, fr.	<b>631,000,000</b>

De totale kosten voor de electrificatie van de lijnen LOBA worden dus geraamd op 1,037 miljoen. In deze som komt het materiëel voor 640 miljoen voor waarvan 406 miljoen zou kunnen genomen worden naarmate de verificatie vordert, uit het hernieuwingsfonds van het park der stoomlocomotieven.

De nieuw te beleggen kapitalen bedragen aldus 631 miljoen frank.

Daar het materiëel voor elektrische tractie de hoofdfactor is, bleek het mij belangwekkend er de tabel van te geven vergeleken bij het aantal stoommotoren, die het gaandeweg moet vervangen.

### Electrificatie der lijnen LOBA.

#### Park der stoom en elektrische locomotieven en der motorwagens.

LIJNEN.	STOOMMATERIEEL.			ELECTRISCH MATERIEEL.		
	Reizigersdienst.	Goederendienst.	Totaal.	Reizigersdienst.	Goederendienst.	Totaal.
Luxemburg . . . . .	85	201	286	48	88	136
Ourthe . . . . .	16	37	53	10	17	27
Overdracht Athus-Maas naar Luxemburg . . .	0	101	101	0	44	44
	101	339	440	58	149	207
Brussel-Antwerpen . .	50	62	112	16 + 28 motorwagens	27	43 + 28 motorwagens
Overdracht Athus-Maas naar Luxemburg en Brussel-Antwerpen . .	0	6	6	0	3	3
ALGEMEEN TOTAAL.			<b>558</b>			<b>253 tractoren + 28 motor.</b>

Welk is het bedrag van de exploitatiebezuiniging door den indiener van het ontwerp bedoeld om te voorzien in den interest en de aflossing van het betaalbaar te stellen kapitaal van 631 miljoen?

Zijn besluiten steunende op de cijfers aangegeven door de nijverheidscomptabiliteit, en daar later nazicht zelfs zou hebben uitgemaakt dat de kosten van stoomtractie nog hooger zouden zijn, zet de heer Richard uiteen dat de exploitatieuitgaven voor de lijnen LOBA in hun geheel, met inbegrip van de lasten van hernieuwing van het sleepmateriëel, de volgende zijn :

Trekdienst met stoom . . . . .	fr.	193,000,000
Electrische trekdienst . . . . .		129,000,000

Vershil. . fr. 64,000,000

zijnde een opbrengst van 10 t. h. van het noodige kapitaal.

Tegen een interestvoet van 6 t. h. zou de uitgave dus kunnen gedelgd worden in een twintigtal jaren en diensvolgens zou de bezuiniging van 64,000,000 frank overgaan naar de jaarlijksche balans van de Nationale Maatschappij.

Hoewel de besluiten van den heer Richard niet het voorwerp waren van eenige uitdrukkelijke tegenspraak, werden bezwaren geuit die moeten onderzocht worden.

Het eerste : de aankoop tegen 23 centiem per Kwu stoom met hoogspanning, bij den ingang der hulpstations.

De prijs is stellig niet hoog, het schijnt mogelijk er zich bij aan te sluiten om de volgende redenen :

In technisch opzicht is de laagste kostende prijs verplichtend omdat de duur der benutting van de geleverde energie kan gerangschikt worden in de klasse van het hoogste verbruik, zijnde 4,000 tot 5,000 uur per jaar, en dat bovendien, wegens de uitgestrektheid van het grondgebied en de dichtheid van de bevolking, de afstand van de centrale tot de hulpstations beperkt is, hetgeen den last van het net en het verlies van vervoer vermindert.

Het is ook toegelaten te rekenen op den vooruitgang van een voortbrengst die nog ten volle evolueert en waarvan de mogelijke fabricatie koortsachtig nagestreefd wordt op alle gebieden en in alle landen, zonder er de internationale uitwisselingen van uit te zonderen.

De gelegenheid is daarentegen passend om te wijzen op de voorzichtigheid en de zorg die zouden moeten in acht genomen worden bij het sluiten van een leveringscontract tusschen de Nationale Maatschappij en de bestaande centrales.

Men moet het afstaan nagaan tegen den meest strikten en strengsten kostenden prijs, aangezien er compensatie is voor de Maatschappijen in de vergunning die hun verleend wordt voor alle ander gebruik en in de rekbaarheid welke dit aanzienlijk voordeel aan hun fabricatie zou geven.

Doch het kiesche punt, in dergelijke overeenkomst, ligt vooral in de voorzorgen vereischt om de toekomst en de waarschijnlijke kansen van een merkelijke daling voor te behouden voor het geval van een nieuwe uitvinding.

Een tweede bezwaar wordt ingegeven door de huidige omstandigheden : het afnemen van het verkeer en het dalen van de prijzen.

Wat het afnemen van het verkeer betreft, mag men antwoorden dat de abnormale toestand dien wij doormaken niet als dusdanig kan in aanmerking genomen worden, op straffe van te moeten besluiten tot den ondergang van alle nijverheids- en handelsbedrijvigheid, wat voor gevolg zou hebben de ineenstorting nog te verhaasten.

Voor de daling der prijzen is het verschijnsel zonder schadelijken invloed. De daling heeft inderdaad invloed op beide tabellen.

Indien de te verwezenlijken winst op het niet-verbruik van 350,000 ton geklasseerde kool, — want dit is het bedrag der bezuiniging zelf van de electricatie van de LOBA, — sterk wordt beïnvloed door den prijs van 100 frank in plaats van 150 frank per ton, basis door den heer Richard aangenomen, dan kan een vermindering naar verhouding verwacht worden in den prijs van kolengruis door de centrales benuttigd en namelijk bij de uitgaven voor de nieuwe elektrische instellingen en motoren, zoodat de annuïteit van interest en delging in de noodige mate verminderd wordt.

De daling voor het koper is zelfs sterker dan voor de steenkool.

In dit opzicht en volgens de raming van de Amerikaansche compagnies, zou het tijdstip eerder gunstig zijn voor de hervorming dan voor de onthouding.

Met het oog op een aanzienlijke bezuiniging in het verbruik van steenkool kan het niet ontgaan dat, zoo zij aanvankelijk onze steenkoolmarkt ernstig zou storen, er dient rekening gehouden met den invoer van vreemde steenkool en met de verplichting omzichtig om te gaan met onze reeds erg aangetaste reserves in het vooruitzicht van de meer volledige benutting die de distilleering van de steenkool eerlang zal verzekeren.

De electrificatie van de lijnen LOBA bedraagt bovendien talrijke onrechtstreekse voordeelen voor dewelke uw verslaggever zich beroept op de hierboven aangehaalde buitenlandsche documentatie.

Het past evenwel te wijzen op een stellige stijging in het verkeer, namelijk voor Brussel-Antwerpen, op meer comfort voor de reizigers en voor het personeel. Eveneens op de economie van nieuwe werken door de verhooging van het trekvermogen : een voorbeeld dat nauw verband houdt met de behandelde stof.

In een voordracht gehouden in Februari j.l., in den Studiekring van het Nationaal Syndikaat, wees de heer Lambert, beheerder van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, er op dat de toerusting der lijn Athus-Maas, uitgevoerd voor de ontdubbeling der lijn van Luxemburg en de omleiding van een groot aantal zware goederentreinen, 504 millioen had gekost. Deze uitgave behelsde, onder meer, de uitbreiding van het station van Bertrix, het aanleggen van rangeersporen, stuwblokken, enz., zijnde hogere kosten dan voorzien waren door den heer Richard voor de electrificatie der beide lijnen Luxemburg en Ourthe.

De electrificatie van het spoor zou bovendien aan ons hooger en beroeps- onderwijs de noodige hulpbron van de ondervinding en van de practijk kunnen bezorgen.

Zooals ten tijde van den stoom, moet de spoorweg zoo spoedig mogelijk een kweekschool worden voor ingenieurs, technici en werkmeesters, door hun dagelijksch leven ingewijd in een wetenschap die den industrielen vooruitgang van onzen tijd beheerscht.

Indien wij dit vooruitzicht niet hebben zullen wij ons laten vooruitstevonen, het is reeds maar al te zeer het geval, in het vervaardigen van elektrische toerusting en materiëel, die onoverkomelijk het stoommateriëel zullen vervangen, en wij zullen de kliënteel verliezen die wij verworven hadden voor een der voornaamste takken onzen nijverheid, namelijk den metaalbouw.

De electrificatie zou insgelijks een doelmatig middel zijn tegen de werkloosheid.

Zij vergt geen onteigening, zij vereischt een hoog percentage werkkrachten.

Volgens de raming van den heer Richard zouden de bestellingen aan de nationale nijverheid werk verschaffen aan 6,000 werklieden gedurende vijf jaar.

De steun van den geachten Minister van Arbeid en Nijverheid zou dus niet uitblijven, evenmin als die van den geachten Minister van Koloniën, daar het koper meetelt ten bedrage van 15 tot 20 t. h. in de uitgave. Deze vaststelling deed in Frankrijk het ontwerp van 3,000 kilometer gevaar loopen; bij ons doet de factor zich in tegenovergestelde richting gelden.

Uw verslaggever heeft niet gemeend het eigenlijke technisch vraagstuk te moeten aanvatten : namelijk de bepaalde elektrische stroomen die zouden moeten gebezigd worden : gelijkstroom, eenfasige, of driefasige stroom.

Dit hangt rechstreeks af van de uitvoerende macht en het onderzoek er van ware thans voorbarig, de gestelde vraag en haar omvang volstaan daar zij een *princiëpsbesluit* *betreffen over de aanneming van de electrificatie van den spoorweg en de uitbreiding van haar toepassing.*

Hoe is zij gesteld aan het Parlement en aan de Nationale Maatschappij?

Ik herinner eerst en vooral aan den tekst van de ministerieele verklaring van 11 Juni 1931 :

« De Nationale Maatschappij zal verzocht worden de electrificatie van sommige lijnen te onderzoeken. »

Zijnerzijds verklaarde de geachte heer Van Isacker in zijn redevoering uitgesproken in de Kamer op 26 Februari jl., bij de bespreking van zijn begroting, het volgende :

*«Wij moeten niet aarzelen de meestbelangrijke lijnen te electrificeeren.»*

*«Wat de electrificatie van het groot net betreft, vorderen de studies spoedig en men mag verhoplen dat over enkele maanden een besluit zal kunnen genomen worden ten opzichte van de lijnen van Luxemburg, de Ourthe en Brussel-Antwerpen.»*

*« Ik hoop dat deze laatste lijn in 1935 in exploitatie zal zijn. »*

Ik dank den geachten Minister voor deze verklaring; ik betreur echter haar beknoptheid, gelet eensdeels op het groote belang van de vraag en anderdeels op de ruime toelichting door hem aan andere punten gegeven.

Ik betreur het des te meer daar ik er kennis van had hoe hij, met het bewustzijn dat hem leidt in het beheer van zijn departement, verschillende buitenlandsche bedrijven had bezocht. Voor het geval dat hij aan de Hooge Vergadering de primeur van zijn bevindingen mocht voorbehouden, druk ik hem reeds de erkentelijke gevoelens van onze collega's uit.

De Commissie had haar verslaggever last gegeven een bijzondere vraag te stellen aan de Nationale Maatschappij, waarop hij op 12 April 1932 een antwoord heeft ontvangen (1).

*Hierin wordt ter kennis gebracht dat de Nationale Maatschappij op besliste wijze de studie der electrificatie der lijnen van Luxemburg en van de Ourthe heeft aangevat en dat zij inlichtingen aan de voornaamste Belgische firma's heeft gevraagd.*

*Dat deze antwoorden verschillende varianten bevatten, en daarom ter studie liggen om de mogelijke opbrengst van de verrichting na te gaan.*

*Dat de studies gelijktijdig worden voortgezet voor de lijn Brussel-Antwerpen (lijn voor snel verkeer).*

*Dat zoodra de studies voltooid zijn, een verslag-besluit voor beslissing aan den beheerraad zal voorgelegd worden.*

*Dat de Nationale Maatschappij thans de electrificatie van geen andere lijnen in overweging neemt.*

Het antwoord bepaalt ongelukkig geen datum voor het indienen van het verslag-besluit; dit is op zijn minst een aanduiding voor mogelijke lange verdaging van een positieve oplossing en niet minder van de hoop van den geachten Minister de lijn Brussel-Antwerpen in 1935 te exploiteeren.

Heeft deze afwachtende houding van de Nationale Maatschappij voor oorzaak haar huidige geringe geldmiddelen en de moeilijkheid de financiëering van een concreet electrificatie-programma in overweging te nemen?

Het Parlement zou nochtans niet minder ingenomen blijken met eene tusschenkomst van dien aard dan met de overeenkomst betreffende de metalen rijtuigen.

In opzicht van de spoorwegen steekt deze tusschenkomst af op de politiek van de meeste vreemde netten en, in ons land, op de politiek van de tramwegen en van de buurtspoorwegen, die trachten door middel van electrificatie hun rendearing te verbeteren en in algemeen opzicht op de overtuiging van de open-

---

(1) Zie bijlage n<sup>o</sup> 1.



bare meening en van de regeeringskringen die de gestadige uitbreiding van de toepassingen van de electriciteit als een voldongen feit beschouwen.

Het Departement van Openbare Werken en de Regeering hebben inderdaad, aanvang 1931, aan den Volkenbond tot onderzoek eene nota voorgelegd betreffende het vraagstuk van het vervoer en van het transitoverkeer van electricische drijfkracht in Europa en strekkende tot het oprichten van een Europeesch electricisch net met zeer hooge spanning. De studie van het voorstel werd aangenomen door de bevoegde Commissie der zestiende vergadering gehouden te Genève, van 28 Mei tot 2 Juni van verleden jaar.

Dusdanig initiatief schijnt niet bijster te strooken met de terughouding van de beschermeling van den geachten Minister van Vervoer, die de bijzondere verbruikster van drijfkracht zou moeten zijn.

De Commissie die daarover van gedachten wisselde, heeft eenstemmig haar verslaggever gelast aan den geachten Minister van Verkeerswezen te vragen dat hij in den Senaat de verklaring zou herhalen welke hij aflegde in de Kamer in verband met de lijn Brussel-Antwerpen, maar tevens dat hij ditmaal daarbij den vereischten uitleg zou voegen om aan den Senaat de verzekering te geven dat de geëlectriceerde lijn zou in bedrijf worden genomen uiterlijk in 1935, daar in de huidige omstandigheden deze datum met ettelijke maanden schijnt te kunnen worden vervroegd.

De Commissie vraagt dezelfde ophelderingen voor de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe, maar mits het programma van uitvoering te verdeelen over vijf jaar.

Zij oordeelt insgelijks dat, bij vergelijking met het besluit getroffen in 1831 door de grondwetgevers voor het invoeren van den stoomspoorweg, er een ruime toepassing op het net dient in aanmerking genomen van den technischen vooruitgang der electricificatie en dat in de te onderzoeken ontwerpen, de electricificatie moet worden inbegrepen van de zeven bijzonderste lijnen van het Brusselsche spoorwegnet in een straal van 50 kilometer.

Bij Besluit van 24 Augustus 1831 gelastte de heer Teichman, Minister van Binnenlandsche Zaken, de heeren Simon en Deridder, ingenieurs, verslag uit te brengen over het aanleggen van een spoorweg waarvan zij hem in October daaropvolgend het ontwerp medebrachten na een reis in Engeland waar zij Stephenson ontmoetten.

Derhalve, besloot de wet van 1 Mei 1834 tot het aanleggen, ten laste van de Openbare Schatkist, van een spoorweg, met Mechelen als middelpunt en loopende Oostwaarts naar de Pruisische grens over Leuven-Luik en Verviers, ten Noorden naar Nederland, over Antwerpen, ten Westen, naar Oostende over Dendermonde, Gent en Brugge en ten Zuiden naar Brussel en de Fransche grens over Henegouw.

Het borstbeeld van Pierre Simons, geplaatst in de voorhall van de kantoren van de Nationale Maatschappij herinnert aan de diensten die hij aan het land bewees met het volgende opschrift : *Hij teekende de eerste plans van den Belgischen spoorweg.*

Thans bestaat dezelfde taak voor de hervorming en moderniseering van het net door middel van de electriciteit. Zoo de Stephenson-locomotieven, de « Flèche », de « Éléphant » en de « Belge » de eerste waren die door den spoorweg werden aangekocht, schijnen de « Mikado » en de « Consolidation à vapeur » de laatste te moeten zijn. Indien het spoor zijn kracht heeft behouden is dit niet meer

het geval voor den trekdienst; na de XIX<sup>e</sup> eeuw, eeuw van den stoom, de XX<sup>e</sup> eeuw, eeuw van de electriciteit.

Het centrum van het geëlectriceerd net zal evenwel niet meer zooals in 1835 Mechelen maar wel Brussel zijn.

Brussel, hoofdstad van het land, uiteinde van de zeven bijzonderste lijnen, ligt in het centrum van twee gelijklopende cirkels, de eene met een straal van 25 kilometer, die overeenstemt met den kleinen omtrek en op wiens tracé steden van gemiddeld belang voorkomen : Mechelen, Aalst, Edingen, 's Gravenbrakel, Nijvel, Ottignies, Leuven; de tweede cirkel, met een straal van 50 kilometer, stemt overeen met den grooten omtrek en omvat vier hoofdsteden van provincie en verscheidene belangrijke steden : Antwerpen, Gent, Bergen, Charleroi, Namen, Ath, Thienen.

Om zich rekenschap te geven van dezen toestand van den spoorweg die eenig is in Europa, dient men hem niet alleen te beschouwen op de kaart en op een plan maar wel in relief, in topografisch en demografisch opzicht.

Vooreerst ontwaart men de gebouwde massa's van de groote steden, vervolgens die van de tweederangssteden en verder nog rond hunne torens de dorpen waarvan de woningen over den buiten verspreid liggen en waarvan de grenzen zich vervoegen.

Op dit gebied van 8,000 vierkante kilometer en in de aangrenzende strooken is de bevolking zoo dicht dat zij de twee derden van het land uitmaakt.

Van het middelpunt naar den omtrek loopen de zeven bijzonderste lijnen van het spoornet die, geëxploiteerd onder het stelsel van *comfort, snelheid en druk verkeer* van de veelvuldige eenheden, den gemoderniseerden Belgischen spoorweg uitmaken : **de Electriche Metro van België**. (Zie plan.)

Daar de afstanden Brussel-Antwerpen (44 kilometer) en Brussel-Namen (62 kilometer) reeds begrepen zijn in de **Loba** (308 kilometer), vormen de bijkomende afstanden namelijk Brussel-Gent (58 kilometer), Brussel-Ath (53 kilometer), Brussel-Charleroi (56 kilometer), Brussel-Bergen (61 kilometer) en Brussel-Thienen (48 kilometer) die niet zou dralen te worden verlengd tot Luik, zegge te zamen 276 kilometer, wanneer men daarbij voegt de 308 kilometer van de **Loba**, een samenhangend ontwerp : **Loba en Metro van België** van 584 kilometer, zegge één tiende van ons spoorwegnet, met de drie vierden van het reizigers- en goederenverkeer. Aldus, zou de maximum uitslag worden bereikt zonder af te wijken van de matigheid die geboden is voor het aannemen van eene formule die voor ons nog nieuw is, de uitvoering van het geheel zou trouwens kunnen verdeeld worden over een tijdperk van tien jaar.

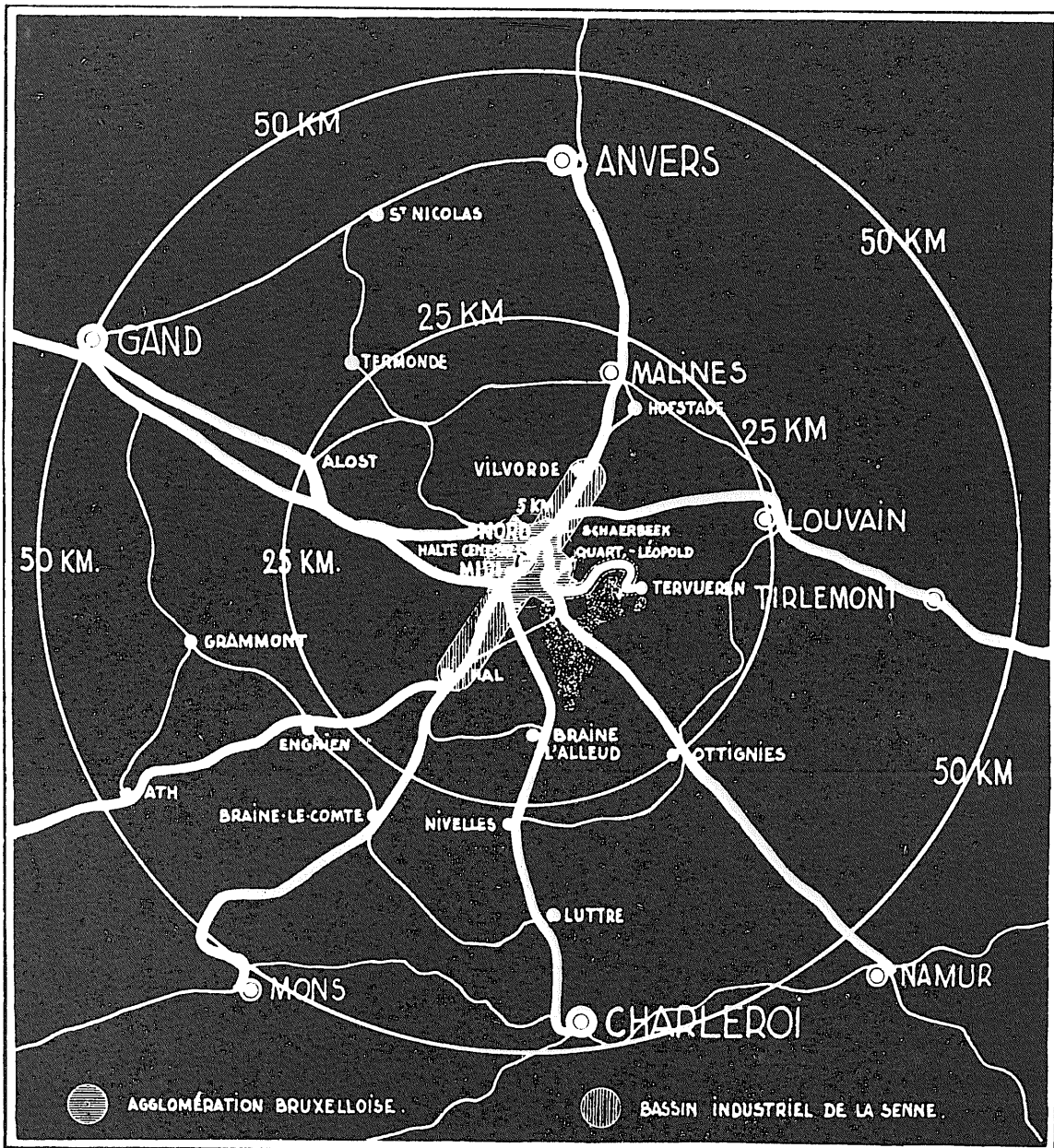
Een dusdanige verwezenlijking bij den aanvang van de tweede eeuw van zijn bestaan zou op de toekomst van het land een grondigen weerslag hebben in zedelijk en economisch opzicht !

Zij vergt, van den anderen kant, een belangrijke financieele inspanning, waarvan moeilijk het bedrag kan bepaald worden zonder grondige studie, doch waarbij volgende overwegingen passen :

De uitvoering van de electricatie moet, wegens den omvang van het beoogde doel en naar het voorbeeld van den bouw van het eerste stoomnet, over minstens tien jaar worden verdeeld.

De vereischte, ten spoedigste het toenemend tekort van de reizigersdienst te verminderen vergt de technische verbetering *ad hoc*; dit middel is de electri-

# ELECTRISCHE METRO VAN BELGIE



- |           |   |                       |   |                                   |
|-----------|---|-----------------------|---|-----------------------------------|
| STADSNET  | } | Vilvoorde.            | } | Brussel (N. C. Z.) Antwerpen.     |
|           |   | Schaerbeek.           |   | Brussel (N. C. Z.) Gent.          |
|           |   | Brussel-Noord.        |   | Brussel (N. C. Z.) Ath.           |
|           |   | Centrale Halte.       |   | Brussel (N. C. Z.) Bergen.        |
|           |   | Brussel-Zuid.         |   | Brussel (N. C. Z.) Charleroi.     |
|           |   | Vorst.                |   | Brussel (N. C. Z.) Namen.         |
|           |   | Halle.                |   | Brussel (N. C. Z.) Tienen (Luik). |
| BUIFENNET | } | Brussel-Leopoldswijk. | } |                                   |
|           |   | Tervuren.             |   |                                   |
|           |   |                       |   |                                   |
|           |   |                       |   |                                   |
|           |   |                       |   |                                   |
|           |   |                       |   |                                   |
|           |   |                       |   |                                   |

ficatie. Zij alleen blijkt in ruime mate te kunnen opwegen tegen de auto-concurrentie die zoovele kapitalen doet uitwijken.

De uitgave is winstgevend en kan toelaten interest en delging van het belegde kapitaal te dekken; als middel tegen de werkloosheid moet zij niet onderdoen voor het bestellen van metalen rijtuigen.

Zekere aanduidingen bewijzen verder dat voor een belangrijk bedrag geiden beschikbaar zijn.

Zoo de onzekerheid tot thesaurisatie heeft geleid, hebben de negatieve rendee-ring ervan, de daling der inkomsten, en de onzekerheid van andere beleggingen de kansen van de Staatsfondsen verhoogd.

De aanwending van het loterij-stelsel vestigde op behendige wijze de openbare aandacht op de laatste leening, doch de verschillende aangehaalde factoren droegen het hunne bij voor het welslagen van de uitgifte.

Men kan daaromtrent ter eere van het land zeggen dat vele inschrijvingen te danken zijn aan het krediet van den Staat en aan den wensch om dit krediet in stand te houden; een leening voor de electrificatie van den spoorweg zou dus ook — behoudens schielijke en onverwachte omstandigheden — de gunst genieten van de spaarders en de beleggers.

---

## HOOFDSTUK IV. — DE NOORD-ZUIDVERBINDING.

Het debat dat verleden jaar plaats had naar aanleiding van de interpellatie over de Noord-Zuidverbinding, werd besloten met de eensgezinde stemming, in de vergadering van 18 Februari 1931, van de volgende dagorde :

*De Senaat neemt akte van de verklaringen der Regeering en verzoekt haar zoo spoedig mogelijk de voorstellen in te dienen die zij zal gepast achten om definitief — in den loop van den huidige zitting — de betwistingen op te lossen waartoe de verwezenlijking van de verbinding volgens de plannen van den heer Bruneel aanleiding geeft.*

De Regeering gaf geenerlei officieel antwoord op die vraag.

Het vraagstuk heeft intusschen evenwel een stap gedaan.

Onder den onweerstaanbaren drang van den vooruitgang van de openbare meening en van de vakkundige kringen, heeft de noodzakelijkheid van de electricificatie van den spoorweg en haar toepassing eerlang op sommige lijnen de elektrische tractie als normaal regime van het bedrijf der verbinding doen in overweging nemen.

Zulks wordt bevestigd door den brief van den geachten Minister van Verkeerswezen op 12 April 1932 tot uw verslaggever gericht als antwoord op een vraag van de Commissie (1); de volgende paragrafen zijn kenmerkend :

*Ik heb de eer U ter kennis te brengen dat de studies voortgezet sedert Februari jl., geleid hebben tot het besluit dat het tracé der verbinding volgens de plannen van den heer Bruneel, de gunstigste oplossing zou uitmaken voor de Noord-Zuidverbinding.*

*De huidige stand der studies ondernomen door de Nationale Spoorwegmaatschappij voor de electricificatie der lijnen van Antwerpen en Luxemburg laat een oplossing binnen afzienbaren tijd te gemoet zien. Men mag als vast aanzien dat zoodra deze lijnen van elektrische tractie zullen voorzien zijn, de wijzigingswerken van het net zullen voortgezet worden, althans wat betreft de lijnen die in de hoofdstad uitloopen.*

*Daaruit volgt dat de nieuwe plannen van de centrale halte konden bestudeerd worden in de veronderstelling van een elektrische exploitatie van de verbinding. Reeds vóór den oorlog was trouwens tot deze oplossing besloten, doch toenmaals gold het slechts de electricificatie van de verbinding, waar het sleepen der treinen door elektrische tractoren zou verzekerd geworden zijn.*

In welke omstandigheden kwam deze evolutie tot uiting?

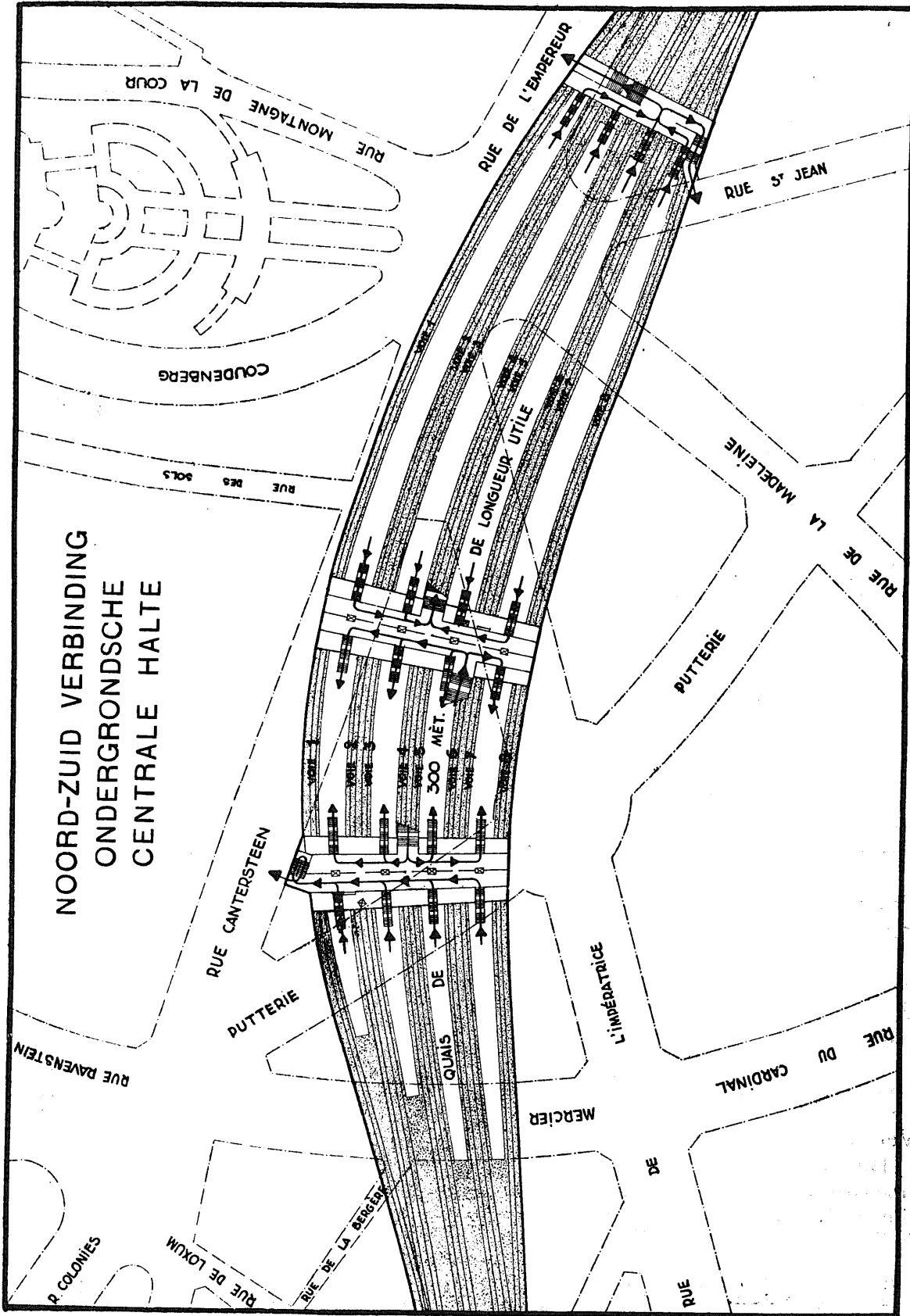
De voorgaande Regeering had de vraag van de Stad Brussel ingewilligd om gemachtigd te worden den aanbouw voort te zetten van de verlenging van de Putterij en van de Keizerinstraat tot Cantersteen.

Toen de huidige Regeering geroepen werd op 27 Juli 1931 de aanvullende overeenkomst te onderteekenen die een voorloopig karakter had zooals de voorgaande (2), voegde zij er het beding bij dat de plans voor het tracé der verlengingen zouden gemaakt worden door toedoen van het Ministerie van Verkeerswezen.

Dit voorbehoud werd gemaakt om de mogelijkheid te onderzoeken in den hoogsten driehoek der « kruisstraten » een ondergrondsche halte aan te leggen, die elektrisch geëxploiteerd, het open station zou vervangen dat in het oorspronkelijk plan van exploitatie met stoom voorzien was.

(1) Zie bijlage n<sup>r</sup> II.

(2) Zie bijlage n<sup>r</sup> III.



**8 SPOREN** van 300 meters nuttige lengte.

**TOEGANGEN :** Putterij, Cantersteen, St. Jans- en Keizerstraat.

**4 PERRONS** van gemiddeld 8 meter breedte.

**UITGANGEN :** Cantersteen, Keizerin-, St. Jans- en Keizerstraat.

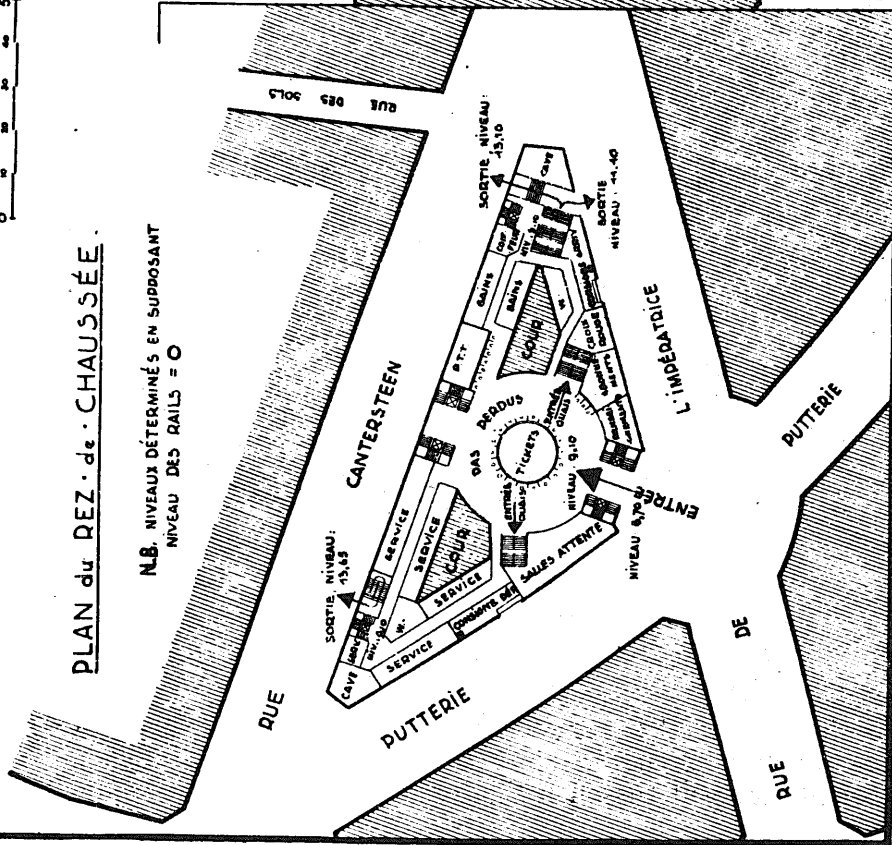
# AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA PUTTERIE

## JONCTION N<sup>o</sup> - M<sup>i</sup> - PROJET DE HALTE CENTRALE.



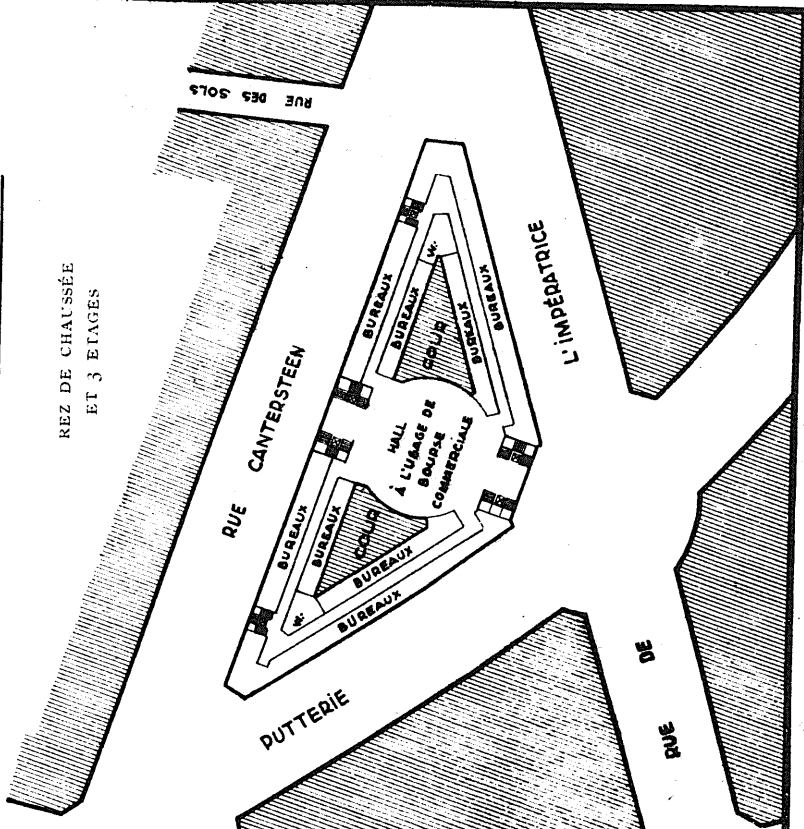
PLAN du REZ · de · CHAUSSEE.

N.B. NIVEAUX DÉTERMINÉS EN SUPPOSANT  
NIVEAU DES RAILS = 0



PLAN des ÉTAGES.

REZ DE CHAUSSEE  
ET 3 ÉTAGES



**PLAN PEIL PUTTERIJ** 9<sup>m</sup>10 boven de sporen.  
DIENST VAN DE HALTE

**PLAN PEIL CANTERSTEEN** 13<sup>m</sup>30 boven de sporen.  
HANDELSBEURS EN KANTOREN.

Op 12 Februari j.l., had het nieuwe plan (zie plan blz. 50) het zeldzame voordeel eenparig goedgekeurd te worden door de Technische Subcommissie voor het onderzoek van de vragen betreffende de centrale halte, waarbij aanwezig waren de Minister van Verkeerswezen, de burgemeester van Brussel, een directeur van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en verscheidene hooge ambtenaren.

Uit technisch oogpunt zooals uit dat van urbanisatie, zijn de vervanging van stoom door de electriciteit en de aanneming van het ontwerp de nieuwe centrale halte van aard de oplossing van de verbinding op besliste wijze te beïnvloeden.

Uit het eerste dezer oogpunten geeft de electricische exploitatie van de Verbinding in aansluiting met de lijnen Brussel-Antwerpen naar Luxemburg en de spoorwegenster van Brussel, zooals voorzien wordt door het ministerieel antwoord van 12 April, aan het ontwerp een beteekenis die de ontwerper niet had durven veronderstellen en bevrijdt het tevens van de voornaamste bezwaren.

De electrificatie verwezenlijkt zijnde, wordt de verbinding, volgens het profetisch woord van onzen geachten collega, den heer Vinck, *de ruggegraat van het net*, spoorbaan en metropool tevens waar het *centraal*, het *nationaal* en *internationaal* verkeer samenloopen.

Door de tunnel van de Verbinding zullen zonder oponthoud, doch met hetzelfde rythme, de electricische locomotieven loopen van de internationale treinen en van sommige groote treinen, doch vooral de talrijke treinen van de *electriche metropolitain van België*.

Van Brussel tot Antwerpen, tot Gent, tot Charleroi, tot Namen, enz..., en omgekeerd, zal de tocht niet dertig minuten overschrijden en voor de reizigers die zich begeven naar den anderen hoek van het land, Antwerpen-Bergen, Antwerpen-Charleroi, enz., zal hij een uur bedragen, met inbegrip van den rit door Brussel.

De onregelmatige uurregelingen zullen plaats gemaakt hebben voor periodische uurregelingen met vaste tusschenruimten.

Het indringen van den spoorweg naar het hart van de stad zonder aanslag op haar uitzicht of haar schoonheid, dank zij den ondergrondschen rit, zal al de reizigers toelaten in te stappen of uit te stappen naar keuze in een der Noord-, Zuid- of Centrale stations.

Een bijzondere dienst tusschen Halle en Vilvoorde zal de hogere met de lagere Zennevallei verbinden, gelijklopend met de verbrede vaart van Charleroi en de voorhaven en terzelfder tijd in den tocht door de stad de twee voornaamste stations, de centrale halte en de tusschenhalten, namelijk Kapelleplaats en Congreskolom, bedienen.

Wat de nieuwe centrale halte betreft (zie plan blz. 51), de instellingen hiervan, die den bovenhoek van de kruisstraten beslaan en reiken tot onder Cantersteen, vormen een der beste ontwerpen voor den ondergrondschen aanleg van een metropolitain-halte, bestemd voor het verkeer van een groot aantal reizigers, te voet en zonder reisgoed.

Acht sporen, elk 300 meter lang, met gemiddeld perron van 8 m., gemak van toegang door de ligging in een driehoek omgeven door drie groote straten, verschil van peil tusschen Cantersteen en de Putterij dat den bouw mogelijk



maakt van een tusschenverdieping voor het maken van een garage en van dwarsgangen tusschen de perrons, rechtstreeksche toegang van de centrale halte naar de garage van de Kardinaal-Mercierstraat, bouw van magazijnen langsheen de straat.

Een voornaam punt is de herwinning op den beganen grond van 43 a. 20, de « air rights » van de Amerikaanse en Engelsche bouwers van electriche spoorwegen met een waarde van 25 millioen voor de oprichting van een handelsbeurs en den bouw met vier verdiepingen van officieele en private bureelen.

Wat de overwonnen bezwaren betreft, de meer en meer veralgemeende ondervinding van de verlaging van den waterstand, van de bevroezing en van de betonnering, schakelt alleen redelijken twijfel uit. Zoo de nieuwigheid van deze stelsels vrees liet voortbestaan in 1903, zoo zou men slechts de faam van onze technici in opspraak brengen met er heden nog van te spreken. De bouw van de garage onder de Kardinaal Mercierstraat, zonder tegenslag uitgevoerd, is een staal van den tunnel der verbinding.

Het buitenland heeft trouwens talrijke meer gedurfde werken uitgevoerd en vergeleken bij den bouw der tunnels onder de Schelde, is de verbinding slechts een handomzwaai.

Op gebied van exploitatie vereenvoudigt de electricatie het vraagstuk evenzeer als het er de rendearing van verhoogt.

De rook verdwijnt om plaats te maken voor het grootste gemak; de deskundigen in verluchting zouden te vergeefs geraadpleegd worden. Het kunstmatige blaastoestel voorzien in de bestekken van den aanbestedingswedstrijd zal kunnen afgeschaft of aanzienlijk verminderd worden.

Ook geen spraak meer van electriche tractors noch van hun manoeuvres, noch van de overkapping der locomotieven, noch van de teekeningen A en B die wel de 600 stoomtreinen lieten doorgaan, doch er toe strekten de doorrijmogelijkheid op 160 treinen te verminderen.

Daar de kenschetsende eigenschap van de electriche tractie ligt in het spoedig wegrijden, de vluggesnelheid, leveren de acht verkeerssporen en de acht sporen van de centrale halte een onbeperkte verkeersmogelijkheid op.

Zulks moet aangetoond worden want het geeft de diagnose van appendicitis van de verbinding der Groendreef.

Een persbericht dat onlangs verscheen gaf te kennen dat er spraak van zou zijn in dit station een wachtzaal te bouwen, of ten minste schuilplaatsen opdat de werklieden-abonnten niet meer in den regen moeten wachten. De instellingen zijn er zoo ongemakkelijk dat zelfsvoorloopig deze verbetering kan overwogen worden.

Daarentegen, de electriche exploitatie is rekbaar genoeg om, zonder den minsten last, de veertien dagelijksche treinen op te slorpen die aan de Groendreef uitloopen en meteen de werklieden-abonnten het voordeel te geven van de verbinding, het bestek te ontlasten van den bouw van den « scenic-railway » der aansluiting, de acht hectaren te herwinnen die het station en zijn zijlijnen beslaan, doch vooral voor de stad Brussel den aanleg mogelijk te maken van de wijk der dokken, de afschaffing van de vier overwegen die thans in volle stad bestaan en de verlenging zonder hinder van de Emile-Jacqmain-laan tot de twee bruggen van Laken om beide districten door dezen grooten weg te verbinden. (Zie plan hiernaast.)



De nieuwe feiten die zich sedert Februari 1931 hebben voorgedaan hebben geen minderen weerslag op gebied van den wederopbouw van Brussel.

Daar de nieuwe halte voorzien wordt in het hoogste eiland van de Putterij, kunnen de ontworpen en reeds gedeeltelijk door de stad krachtens de aanvullende overeenkomsten van 31 October 1928 en van 27 Juli 1931 aangelegde straten, behouden worden evenals de bergplaatsen die er onder aangelegd zijn.

De onderwielving van de Kardinaal-Mercierstraat kan aangepast worden zonder moeilijkheid.

Hoofdpunt : de belendende gronden van de nieuwe straten kunnen rendeerdend worden gemaakt, te weten : de onteigende perceelen in den vierhoek begrepen tusschen de Kardinaal-Mercier-, de Keizerinstraten, de Putterij en den Magdalenasteenweg; in den driehoek begrepen tusschen de Berg-, de Keizerin- en de Kardinaal-Mercier straten; in den driehoek begrepen tusschen de Loxum-, de Keizerin- en de Lange Wagenstraten en in den driehoek Putterij, Keizerinstraat en Magdalenasteenweg.

Een bepaalde uitvoering is evenwel slechts mogelijk na herziening van de overeenkomst-wet van 7 April 1903, daar het nieuwe wegennet van de Putterijwijk evenals de toelating om slechts op een diepte van tien meter te bouwen, alleen berustte op de opzeggbare overeenkomsten tusschen de Regeering en de Stad gesloten.

Deze herziening is insgelijks geboden in opzicht van billijkheid, daar de waardevermeerdering van de gronden het gevolg is van de waarde-vermindering van den frank; zij is bovendien noodig om de uitbreidingen van het wegennet te ontwerpen op de Noorder- en Zuiderflanken van de Putterijwijk.

Een meer doorgedreven studie van de verbinding heeft inderdaad met meer duidelijkheid doen inzien dan de onderhandelaars van 1903 het vermochten, dat de uitvoering van het ontwerp een ruimere urbanisatie bedroeg dan den ombouw van de Putterijwijk en dat het aanleggen erbij moest begrepen worden van een breeden nieuwen weg van 18 tot 25 meter, naar gelang de plaats en de richtingen : Putterij, Kruidtuin en Putterij, Kappelleplaats, het werk in deze laatste richting samengaande met de aanpassing van de Goudstraat en de vergrooting der Musea.

De Gemeenteraad van Brussel heeft duidelijk de noodzakelijkheid ingezien onverwijld dit aanvullend programma op te maken en met dat doel beroep te doen op alle voorstellen.

*Bij eenparig besluit van 5 October 1931, belast de Gemeenteraad het College de inrichting te bestudeeren van een openbaren wedstrijd tot voorlegging van een plan van wegennet aan te leggen op de onteigende gronden te Brussel, met het oog op de Noord-Zuidverbinding :*

1<sup>o</sup> Tusschen de Zuidlaan en de Putterijwijk ;

2<sup>o</sup> Tusschen bedoelde wijk en de Kruidtuinlaan.

*Dit plan mag de benutting bevatten van de vaste goederen en perceelen toebehoorende aan de Stad Brussel, aan de Commissie van Openbare Onderstand en aan den Belgischen Staat en die beide voormelde strooken verbinden.*

Daar het nieuwe plan van de centrale halte eensdeels aan de vereischten beantwoordt van de spoorexploitatie en, anderdeels, overeenstemt met het tracé van het wegennet door de Stad aangenomen, schijnt de verwezenlijking van het sluiten eener nieuwe overeenkomst-wet ter vervanging van die van 1903

niet moeilijk; in die voorwaarden kan de weder-opbouw van de Putterij- en de Sint-Elisabethwijken beschouwd worden als eerlang en volledig mogelijk.

Wat in feite de verbinding betreft, het is met de herstelling van de verwoeste strooken van de Putterij en van de Ste-Elisabethwijk dat de werken zouden hervat worden; de voltooiing daarvan wordt voorzien binnen de eerste zestien maanden en de voltooiing van het geheel binnen de dertig maanden, zegge twee jaar en half na den dag dat bevel gegeven wordt de werken te beginnen.

Het lijkt zelfs waarschijnlijk dat de overvloed van werkkrachten zou toelaten vroeger met het programma klaar te komen dan voorzien.

Eens het vraagstuk vereenvoudigd, in technisch en in urbanistiek opzicht, blijven nog alleen in hoofdzaak over het financieel vraagstuk en de uitvoering van het ontwerp.

Het financieel vraagstuk behelst de kosten en het financieren in de algemeene voorwaarden voorzien voor de spoorwegwerken, namelijk mits verplichting den interest en de aflossing van de uitgave te dekken; deze formule komt neer op die voorgesteld door den heer Richard in de studie van zijn ontwerp van electricificatie.

In opzicht van het berekenen der kosten, brengt uw verslaggever de twee volgende beschouwingen in het midden.

Spijts den grondigen weerslag van de daling der prijzen, zou het vrij moeilijk geweest zijn een nieuwe omstandige raming voor ieder deel van de onderneming te maken, en men loopt waarschijnlijk geen gevaar met te verwijzen naar de bestekken voorgelegd door den Minister van Verkeerswezen in den Senaat ter vergadering van 18 November 1930, mits daarop een gematigd dalingscoëfficiënt toe te passen.

Daar het opmaken dezer bestekken zelf opklimt tot studiën enkele maanden vroeger gedaan, bedraagt de verlaging, die mag in aanmerking worden genomen, ongeveer 30 t. h.; naar alle waarschijnlijkheid zou een aanbesteding zelf een hooger procent geven.

Daar de kosten der werken in overheidsbedrijf niet in dezelfde verhouding zijn verminderd, werd het bedrag der uitgaven ten laste van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor de werken van de baan, de seinwerken en de geleidelijke ophooging der Noord- en Zuidstations slechts met 20 t. h. verlaagd.

Aan den anderen kant achtte uw verslaggever het nuttig de uitgave in haar geheel te beschouwen onder één globaal cijfer, ofschoon hij tevens een afzonderlijke rekening in aanmerking neemt voor de werken betreffende de eigenlijke verbinding, de omwerking der Noord- en Zuidstations, en voor de werken van openbaar nut uitgevoerd naar aanleiding van de verbinding; bij de vorige interpellatie werden deze rekeningen genaamd « rekening voor orde ».

Immers, uw verslaggever vreest dat, indien er in de huidige omstandigheden onderhandelingen moesten worden aangeknoopt om de tusschenkomst van andere ministeriële departementen en zelfs van de Nationale Maatschappij te bekomen naar rato van hun aandeel, deze onderhandelingen opnieuw eindeloos zouden aanslepen.

Zoo dusdanige handelwijze de kosten der Verbinding sterk doet stijgen, met daarop de inrichting van de Noord- en Zuidstations aan te rekenen zonder financieele tusschenkomst van de Nationale Maatschappij.

Oordeelt hij echter aldus te moeten handelen omdat, eensdeels, in den huidige toestand harer financiën, de Maatschappij waarschijnlijk niet de belegging in aanmerking zou nemen van de 150 miljoen die noodig zijn voor de omwerking der Noord- en Zuidstations tenzij met deelneming van den Staat, en omdat, anderdeels, de solidariteit van belangen die bestaat tusschen den Staat en de Nationale Maatschappij, ofschoon deze tot Staatsbedrijf werd opgericht, zoo innig is (zooals blijkt uit de beschouwingen bij den aanhef van dit verslag) dat een tusschenkomst te haren voordeele niet kan worden beschouwd als een geschenk aan derden.

Met toepassing, naar rato van het gepaste bedrag van de hooger aangeduide verlagingscoëfficiënten, bedraagt de raming van het volledig werk : eigenlijke verbinding, inrichting der Noord- en Zuidstations en de rekeningen voor orde, het globaal bedrag van 500,000,000 frank, omstandig onderverdeeld in onderstaande synoptische tabel :

NOG UIT TE VOEREN WERKEN	VOOR REKENING VAN			TOTAAL voor rekening van het op te richten nationaal organisme.
	VERBINDING.	N. M. B. S.	REKENING VOOR ORDE.	
1 <sup>o</sup> Tusschen de Brabantstraat en de Argonnestraat, met inbegrip van de dienstlokalen in het centraal station .	183,934,000	9,580,000 (1)	26,830,000 (2)	220,344,000
2 <sup>o</sup> Inrichting van Brussel-Noord	—	108,800,000 (3)	—	
3 <sup>o</sup> Ophooging van Brussel-Noord in geval van verbinding . . . . .	52,200,000	—	—	161,000,000
4 <sup>o</sup> Inrichting van Brussel-Zuid.	—	31,620,000 (3)	—	
5 <sup>o</sup> Ophooging van Brussel-Zuid.	59,180,000	—	—	90,800,000
6 <sup>o</sup> Inrichting van magazijnen, bergplaatsen, enz. onder de perrons en sporen van Brussel-Noord . . . . .	—	—	12,856,000	
7 <sup>o</sup> Terugbetaling aan de stad Brussel van onteigeningen gedaan met haar geld en van verschillende werken, enz..	5,000,000	—	10,000,000	15,000,000
TOTALEN .	300,314,000	150,000,000	49,686,000	500,000,000

Hoe zal men deze som financieren ?

De taak kan zonder vrees worden aangevat.

Verkeerende in een gansch bijzonderen toestand gekend door geen enkel werk van openbaar nut, heeft de Verbinding het voorrecht een eigen bezit te

(1) Wegen en seinwerken.

(2) Tusschenkomst te Sint-Joost in onteigeningen voor aanleg van wegen : bouwen van magazijnen en bergplaatsen, voltooiing der magazijnen van de Grondwetplaats te Brussel-Zuid.

(3) Kosten van de inrichting te verwezenlijken door de N. M. B. S. zelfs in geval van niet-verbinding.

hebben en vóór den aanvang der werken reeds een vooruitgift te genieten door de onteigeningen verwezenlijkt vóór den oorlog voor een bedrag van 81,462,000 goud-franks.

Spijts den invloed van een dusdanigen factor op de raming van het kapitaal dat noodig is om het werk te voltooien, werd de waarde van het onroerend bezit, dat beschikbaar blijft na aftrek der noodige gronden voor de uitvoering van het werk niet grondig onderzocht.

De Dienst der Verbinding heeft dit kadaster opgemaakt met plans en opnamen.

Aan oppervlakte, bedraagt bedoeld bezit 16 hectaren, 73 aren, 29 centiaren, waarvan 16 hectaren, 12 aren, 9 centiaren, definitief verworven door de openbare besturen en 61 aren, 20 centiaren, of 0.038 van het nog aan te koopen geheel : daar deze bijkomende gronden noodig zijn voor de wijziging van het tracé bij den ingang van het Noordstation en door de onteigening van de « Caisse de Reports » wordt nagestreefd door de stad Brussel. De uitgaven uit dien hoofde werden voorzien in de uitgaven.

De onderverdeeling is opgemaakt als volgt :

	Ha.	A.	Ca.
<i>Oppervlakte ingelijfd in de werken der Verbinding . . . . .</i>	3	48	31
<i>Oppervlakte der gronden gelegen boven den tunnel en die kunnen herverkocht worden . . . . .</i>	4	12	41
<i>Oppervlakte van het overschot der gronden gelegen naast de Verbinding en die kunnen herverkocht worden . . . . .</i>	5	18	71
<i>Oppervlakte der gronden die kunnen worden ingelijfd in nieuwe wegen en die geen tegenwaarde vinden in de gronden der vroegere wegen : te Sint-Joost-ten-Noode . . . . .</i>	—	42	43
<i>te Brussel . . . . .</i>	3	51	43
<i>Totale oppervlakte.</i>	16	73	29

Het cijfer van 3 hectaren, 51 aren, 43 centiaren, voorzien voor eventueelen afstand aan de stad Brussel, behelst niet alleen de wegen voorzien in de overeenkomst-wet van 1903 in de Putterijwijk, met de wijzigingen voortvloeiende uit de latere aanvullende overeenkomsten, maar ook nog de uitbreidingen van wegen waarvan een latere overeenkomst het tracé zou kunnen voorzien, ten Noorden en ten Zuiden van de Putterij in de richting van den Kruidtuin en van de Kapelleplaats en waarvan de studie het voorwerp moet uitmaken van den openbaren wedstrijd, waarvan hooger sprake.

Wat de raming van de onroerende bezittingen van de Verbinding betreft, de beschrijving ervan wordt verder weergegeven en uw verslaggever oordeelt de verantwoordelijkheid van het aangegeven bedrag te kunnen op zich nemen, namelijk : 242,261,200 frank.

De basisprijzen kunnen geen aanleiding geven tot kritiek omdat zij zeer gematigd zijn.

Een enkel voorbeeld volstaat : in het centrum van de Putterij wordt de grond berekend tegen 4,000 frank per vierkante meter.

Nochtans zijn de volgende ophelderingen niet zonder nut :

1<sup>o</sup> Het bedrag der raming blijft binnen het kader der raming van de deskundigen, die vroeger door den Minister van Verkeerswezen werden aangesteld en wier raming 176,852,650 frank bedroeg.

Het verschil spruit voort uit de 44 aren 20, die werden ingewonnen in de Putterij tengevolge van het aanleggen van een ondergrondse halte en waarvan de waarde kan geraamd worden op 25 miljoen, en van de 7 ha. 67 a. 40 c. van de Groendreef, die tegen 400 frank per vierkante meter, 30,696,000 frank opbrengen.

2<sup>o</sup> Al de gronden van de Putterij zijn begrepen in de berekening onder voorbehoud van de beslissing die desaangaande zal worden getroffen bij de herziening der overeenkomst-wet van 1903. Daarentegen werden de 3 hectaren, 51 aren, 43 centiaren, die eventueel zouden kunnen worden toegekend aan de stad Brussel voor uitbreiding van haar wegennet alsmede de 42 aren, 43 centiaren te Sint-Joost-ten-Noode voor hetzelfde doel, vermeld voor memorie.

Raming van de waarde der gronden beschikbaar na de uitvoering der werken.	OPPERVLAKTE DER TE VERKOOPEN GRONDEN			Gemiddelde prijs per M <sup>2</sup> in frank.	Globale prijs per vak in frank.
	op den tunnel in M <sup>2</sup>	naast de verbinding in M <sup>2</sup>	Te zamen in M <sup>2</sup> .		
1 <sup>o</sup> Tusschen de Brabantstraat en de Linnenstraat (Noorderkop van den tunnel)	—	3855	3855	2,000	7,710,000
2 <sup>o</sup> Tusschen de Linnenstraat (Noorderkop van den tunnel en de Kruidtuinlaan) (eventuele uitbreiding van den Kruidtuin)	1208	1992	3200	1,000	3,200,000
3 <sup>o</sup> Tusschen de Kruidtuinlaan en de Schaerbeekstraat	4903	1619	6522	1,000	6,522,000
4 <sup>o</sup> Tusschen de Schaerbeekstraat en de Komediante straat	4948	6779	11727	1,500	17,590,500
5 <sup>o</sup> Tusschen de Komediante str. en de Loxumstraat	4668	5147	9815	2,000	19,630,000
6 <sup>o</sup> Tusschen de Loxumstraat en den Magdalenasteenweg (Putterij).	15440	17180	32620	4,000	130,480,000
7 <sup>o</sup> Tusschen den Magdalenasteenweg en de Trapstraat	6868	1662	8530	2,000	17,060,000
8 <sup>o</sup> Tusschen de Trapstraat en de Brigittienstraat	3206	4324	7530	750	5,647,500
9 <sup>o</sup> Tusschen de Brigittienstraat en de Argonnenstraat	—	9313	9313	400	3,725,200
<b>TOTALEN voor de Verbinding vanaf de Brabantstraat tot aan de Argonne straat (in vierk. m.)</b>	<b>4.12.41</b>	<b>5.18.71</b>	<b>9.31.12</b>	—	<b>211,565,200</b>
Wegennet Stad Brussel	—	—	<b>3.51.43</b>	—	(v <sup>r</sup> memorie)
Wegennet Sint-Joost-ten-Noode	—	—	<b>42.43</b>	—	Id.
Gronden ingelijfd in de Verbinding	—	—	<b>3.48.29</b>	—	Id.
TOTALE OPPERVLAKTE	—	—	16.73.29	—	—
Gronden van de Groendreef (station en vertakkingen).	—	—	<b>7.67.40</b>	<b>400</b>	<b>30,696,000</b>
<b>TOTALE WAARDE</b>					<b>242,261,200</b>

Betreffende het actief vertegenwoordigd door dit onroerend erfgoed werd beweerd dat het niet te gelde kon gemaakt worden en dat de gelegenheid tot verkoopen verder dan ooit verwijderd was.

Indien deze beide opmerkingen gewettigd zijn, moet gezegd, wat de eerste aangaat, dat de toestand gelijk is aan deze van alle maatschappijen van onroerende goederen of van de openbare besturen, die een bewerking van dezen aard uitvoeren.

Allen verkoopen gewoonlijk op termijn en laten den koopers toe door middel van annuïteiten te betalen, terwijl zij zich voor hun aankopen het noodige geld verschaffen door een aflosbare leening.

Het organisme dat in het bezit zal worden gesteld van het onroerend bezit van de Verbinding, zal niet anders handelen, terwijl het zich nochtans in een heel wat voordeelijker toestand bevindt door het feit dat het over een betaald domein beschikt en zich alleen nog zal moeten bekommeren om den verkoop om te kunnen delgen.

Wat de mogelijkheid van wederverkoop betreft, alleen de Verbinding en de Centrale Halte laten toe haar gemakkelijk en met waardevermeerdering te voorzien.

Door zijn topographische ligging, voorbehoud gemaakt voor het belang van de agglomeraties, moet de Putterij in ons stadsleven de rol vervullen van de Opera-wijk te Parijs en van de « Bank » te Londen : een belangrijk kruispunt van voetgangers kan alleen de centrale halte er den toeloop en de drukke beweging van vroeger terugbrengen. De hotelnijverheid zal gevestigd blijven nabij het Noord- en het Zuidstation, daar de internationale treinen niet aan de centrale halte stilhouden.

De gronden laten aldus een tusschenkomst toe in het kapitaal, dat zal noodig zijn voor de voltooiing van de onderneming, ten bedrage van ongeveer 50 t. h., hetzij 242,261,200 frank.

Een eerste aanvulling kan worden opgeleverd door een tweede aanbrengrst eveneens van onroerenden aard : de opbrengst van de huur der magazijnen en standplaatsen ingericht onder de sporen van de Verbinding nabij Brussel-Zuid en in de nabijheid van het Noordstation.

Verhuren van standplaatsen en magazijnen :

	Bebouwde oppervlakte.
a) Te Sint-Joost-ten-Noode, tusschen de Brabantstraat en den Kruidtuin . . . . .	3,230 m <sup>2</sup>
b) Te Brussel, tusschen de Kapellekerk en de Zuidlaan . . . . .	3,750 m <sup>2</sup>
c) Te Sint-Gillis, Grondwetplein . . . . .	3,100 m <sup>2</sup>
d) Onder de perrons van het Noordstation, met toegang tot de magazijnen en standplaatsen langs de Vooruitgang- en de Aerschotstraat . . . . .	16,520 m <sup>2</sup>
Totaal.	26,600 m <sup>2</sup>

Neemt men als grondslag voor de verhuring den billijken prijs van 50 frank per vierkanten meter, dan bedraagt het jaarlijks inkomen  $26,500 \times 50 = 1,330,000$  frank.

Veronderstelt men dat het daarmee verband houdende kapitaal volledig gedelgd wordt in veertig jaar, ofschoon de onroerende aard van dit bezit



een langeren termijn zou toelaten, dan laat het jaarlijksch inkomen toe te delgen aan den rentevoet van 6 t. h. : in veertig jaar  $\frac{1,330,000}{0,066461154} = 20,011,800$

frank wat bij het bedrag van 242,261,200 frank gevoegd de voorhanden zijnde middelen op een waarde van 262,261,200 frank brengt, hetzij een te dekken overschot van  $500,000,000 - 262,261,200 = 237,738,000$  frank.

Wat betreft dit tweede onroerend bezit, zouden zooals de voorgenomen intallaties nabij het Noordstation, eventueel standplaatsen kunnen ingericht worden onder de sporen in het Zuidstation, met toegang langs de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan.

Bovendien zouden magazijnen kunnen ingericht worden onder de sporen langsheen gansch de Fonsnylaan, van de Engelandstraat af tot de Koninglaan, hetzij over een lengte van 500 meter.

Er dienen nog de inkomsten gezocht, die aan een rentevoet van 6 t. h. en mits dezelfde delging op veertig jaar, de leening kunnen dekken van de overblijvende 237,738,380 frank, of 240 miljoen in ronde cijfers.

In de gestelde voorwaarden van rentevoet en delging moet dit inkomen  $240,000,000 \times 0,0664154 = 16,000,000$  fr. bedragen.

Dergelijke berekeningen, gewoon in private zaken, komen minder voor in de openbare zaken, zelfs in het geval van terugvorderbare uitgaven.

De veralgemeening van de werkwijze zou wenschelijk zijn; door de diensten bewezen door de tusschenkomst van de belanghebbenden te gelde te maken, waarborgt men de delging van de schuld en het wordt mogelijk werken en verbeteringen uit te voeren waarvan de gemeenschap zich onthoudt wanneer zij met verloren kapitaal moeten worden ondernomen.

In het geval van de verbinding kan men, in het hart van het net, op een net van zes sporen met geëlectriceerd regime waar het verkeer tot een maximum kan opgevoerd worden, zonder eenige moeite den grondslag vinden voor een inkomen van 16 miljoen.

Onder deze middelen blijft uw verslaggever zijn voorkeur geven aan een lokale taxe ten laste van elken reiziger die aankomt in, vertrekt uit of doorreist door Brussel, in den aard van de taxe sedert vele jaren in Frankrijk ingevoerd door alle maatschappijen en door den Staat in het geval van den herbouw van een station.

Deze formule vond onlangs een belangrijke toepassing bij de overeenkomst tusschen den Franschen staatsspoorweg en de stad Parijs, vocr de hervorming van het station Montparnasse. De stad Parijs gaf met dit doel een leening van 620 miljoen uit, waarvan de dienst van interest en delging wordt gestijfd door de opbrengst van de lokale taxes op de reizigers en de goederen in elk Parijsch station van het betrokken net; in eerste klasse bedraagt de lokale taxe op het reiskaartje Parijs-Hâvre 15 frank.

In onze veronderstelling volstaat het een zeer geringe taxe te voorzien zooals : fr. 0-15 in 3<sup>e</sup> klasse; fr. 0-30 in 2<sup>e</sup> klasse en 0-45 in 1<sup>e</sup> klasse, op alle reizigers die in een van de stations van de Brusselsche agglomeratie aankomen, vertrekken of doorreizen.

Deze bijtaxe zou, gerekend dat 88 t. h. reizigers in 3<sup>e</sup> klasse, 11 in 2<sup>e</sup> klasse en 1 t. h. in 1<sup>e</sup> klasse reizen, een gemiddelde rendeering geven van

$$0,15 \times \frac{88}{100} + 0,30 \times \frac{11}{100} + 0,45 \times \frac{1}{100} = 0,132 + 0,033 + 0,0045 = 0,1695 \text{ fr. per reiziger.}$$

Mits een gemiddelde van 260,000 reizigers, gemiddeld cijfer na twintig jaar geëlectriceerden dienst (de delging wordt op veertig jaar voorzien), zou de lokale bijtaxe van 0,1695 frank jaarlijks  $260,000 \times 365 \times 0,1695 = 16,085,000$  fr. opbrengen.

Een annuïteit van dit bedrag tegen 6 t. h., en mits delging in veertig jaar stemt overeen met een kapitaal van 242,020,000 frank.

Deze formule heeft beslist het voordeel klaar en eenvoudig te zijn; haar traditioneel gebruik in Frankrijk is een niet te versmaden waarborg.

Maar niets belet andere voorstellen te onderzoeken, en wel die welke, op voorbeeld van den Métropolitain te Parijs of van de electriche lijn Brussel-Tervuren, tot grondslag heeft een procent op de brutto bedrijfsontvangst.

Daar het verkeer van de Verbinding dit wordt van het as-spoor van de **« Super-Tramway van den electriche Métropolitain van België, »** zou een korting op de brutto-ontvangst veel meer opbrengen dan de rente van noodige 16 miljoen.

De financiële uiteenzetting die voorafgaat, wettigt het besluit dat de uitgave van de 500 miljoen voorzien voor de samengevoegde onderneming van de Verbinding, de inrichting van de Zuid- en Noordstations en de werken van algemeen nut in verband daarmee, gedekt wordt door eigen middelen, gedeeltelijk in vaste goederen, gedeeltelijk in inkomsten, die toelaten de onderneming te voltooien zonder dat de Staat daarvan den last hoeve te dragen.

Zoo de verantwoordelijkheid van dengene die de uitvoering van het ontwerp voorstaat wegens het bestaan van de noodige middelen om die uitvoering te waarborgen, hem de verplichting oplegt alleen te steunen op zichtbare en rechtstreeksche inkomsten, dan mag hij beslist ook op de onrechtstreeksche en gelijktijdige voordeelen wijzen.

Ware het moeilijk, in het geval van de Verbinding, daarvan de cijfers te bepalen, zij zijn niettemin belangrijk en zullen allicht de aandacht vestigen van allen die tot een uitslag willen komen en het zich dus tot plicht zullen rekenen het vraagstuk van alle zijden te onderzoeken.

Deze bijkomende inkomsten zijn in de eerste plaats de opbrengst van belastingen ten bate van den Staat, de Provincie en de Stad, en van de retributies van de bedrijven voor de Stad.

Beschouwt men alleen maar de grondbelasting op de herbouwde terreinen, dan zou de tegenwoordige tekortkoming plaats maken voor aanzienlijke ontvangsten.

De waarde van den grond werd op 242 miljoen frank geschat; verhoogd met de gebouwen zou zij ten minste 1 milliard bereiken; met het kadastraal inkomen ervan op 50 miljoen te bepalen, zou de ontvangst voor de openbare besturen, tegen 26 t. h., 13 miljoen voor deze belasting alleen bedragen.

Een dergelijke oplossing is belangwekkend, vooral voor de Nationale Belgische Spoorwegmaatschappij.

Bovendien zou de inrichting van de Noord- en Zuidstations voordeel halen, zonder geld uit te geven, uit het bijkomend verkeer door de Verbinding aangebracht, alsmede van al de verminderingen van uitgaven als gevolg van de aaneensluiting van het net en de opheffing der kopstations, voordeelen op grond waarvan de ontwerper en de voorstanders van de Verbinding indertijd de rentabiliteit van de verrichting hebben berekend.

De door hen aangehaalde cijfers blijven leven in de herinnering van al degenen die het vraagstuk hebben onderzocht.

Blijft nu nog de uitvoering zelve van het ontwerp.

Wie zal de laatste voorbereidende hand slaan aan de aanbestedingen? Wie zal bevel geven de werken aan te vangen en wie zal ze leiden? Wie zal de grondwaarde van de terreinen mobiliseeren en de jaarlijksche rente van de plaatselijke taxe of een andere? Wie zal toezien over de delging?

Ernstig vraagstuk. Is het financieel vraagstuk van hooger belang, toch hebben het gemis van eenheid in de opvatting en van een doorgezetten wil de voltooiing belet en zelfs bijna de uitvoering in gevaar gebracht, even goed als het gemis van een aanvankelijke dotatie en de verplichting kredieten aan te vragen op elke buitengewone begrooting.

In dit opzicht heeft het land met voldoening, sedert lange jaren, de ervaring opgedaan met bijzondere vennootschappen met rechtspersoonlijkheid, die, ofschoon zij rechtstreeks uitgaan van de openbare besturen en daarvan afhankelijk blijvend, beter geschikt zijn om het beoogde doel te bereiken: bij voorbeeld, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Dienst voor de scheepvaart, de Maatschappij voor het bouwen van de Scheldetunnels.

Uw verslaggever heeft de eer de oprichting voor te stellen van een dergelijk organisme, dat zou afhangen van den Minister van Verkeerswezen: **de Nationale Maatschappij voor de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding.**

Dit organisme zou aan de onderneming de noodige bestendigheid in de leiding verzekeren om haar tot een goed einde te brengen en het zou in 't bezit worden gesteld van haar onroerend erfgoed.

Het opmaken van de standregelen zou geen aanleiding geven tot ernstige bezwaren wegens de bestaande precedentes.

De Raad van Beheer zou vertegenwoordigers bevatten van de verschillende ministeriële departementen en openbare besturen bij de zaak betrokken; het College van Commissarissen zou bestaan uit leden door het Parlement gekozen.

Zou het passen de stichters elders te zoeken dan onder de besturen zelf van den Staat? Deze vraag zou op nuttige wijze kunnen worden onderzocht bij de oprichting zelf van de Maatschappij.

Op het eerste gezicht, evenals voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en voor den Dienst der Scheepvaart is de tegenwoordigheid van den Staat alleen vereischt, vermits hij alleen inbrenger is en later den waarborg op zich zou nemen van de aflosbare leening van 500 millioen die het bezit en de inkomsten van het organisme zal mobiliseeren.

Nu mijne taak is volbracht, ben ik er mij van bewust dat deze laatste aanduiding : waarborg van een aflosbare leening van 500,000,000 frank indrukwekkend is zelfs voor welmeenende personen.

Leenen !

Onmiddellijk wil ik deze opwerping onderzoeken.

Leenen ! Er bestaat geen enkele andere formule voor de uitvoering van een werk van algemeen nut, doch wat dergelijke verrichtingen onderscheidt is hun betaalkracht, hunne mogelijkheid de uitgave af te schrijven en de belegde gelden te verhalen.

In dit opzicht werden al de bewijzen geleverd wat betreft de Verbinding en zij waren het niet in dezelfde mate voor de bestelling van metalen rijtuigen voor een bedrag van 665 millioen.

De leening voor de uitvoering van de Verbinding is dus gewettigd; het is zelfs een der meest aanbevelenswaardige beleggingen, gezien de tegenwoordige sociale noodwendigheid te leenen en uit te geven om de werkloosheid te verhelpen door de uitvoering van openbare werken.

De Verbinding die, op het stuk van hare delging beschikt over rechtstreeksche en onrechtstreeksche inkomsten, bezit eveneens op het stuk van werkenprogramma een tweevoudig arbeidsveld.

De Nationale Maatschappij voor de uitvoering van de Verbinding zal den tunnel uitvoeren alsmede de bijkomende werken, waarin de bouwnijverheid met zijn grooten omhaal van arbeidskrachten tusschenkomt voor de bijna algeheelheid en in alle opzichten: aardwerken, vervoer, steenbakkerij, steengroeven, metaalfabrieken, enz...

Het privaat initiatief, van zijn kant, zal den heropbouw uitvoeren van de Putterij en van de Sinte-Elisabethwijk, op de vrije gronden en op die welke vlug ter beschikking worden gesteld voor de voltooiing van den ondergrondschen tunnel. Zoo het aanvangen van de centrale halte aan de bouwers de verzekering geeft van de commercieele heropleving van de Putterij, toch is het niet vermetel te verhoppen dat daarop massieve gebouwen zullen rijzen van het beste type der moderne bouwkunst.

De openbare en private werken in verband met de voltooiing van de Verbinding hebben hun weerga niet op een enkel punt van het grondgebied en vertegenwoordigen beslist de meest daadwerkelijke hulp die door den arbeid aan de werkloosheid kan worden verstrekt.

Deze bijzondere toestand evenals de nieuwe feiten die zich hebben voorgedaan sedert de jongste interpellatie en die werden uiteengezet in de vorenstaande overwegingen, stellen het vraagstuk van de Noord-Zuidverbinding tegenover een spoedige en definitieve oplossing.

Bij ministerieel besluit gedagteekend van 21 April jl. heeft de Minister van Verkeerswezen een Bijzondere Commissie aangesteld, gelast het onderzoek van het vraagstuk te hervatten, vooral rekening houdend met deze nieuwe feiten: de jongste studiën inzake de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding, de wijziging aan de wegen in de Putterij, de mogelijke exploitatie van een deel der onteigende gronden, de voorstellen met het oog op geheele of gedeeltelijke uitvoering, door een officieele organisme, van de werken der Verbinding.

De Commissie, voorgezeten door den Minister van Verkeerswezen, telt onder haar leden de Ministers van Staat Segers en Max en een zeker aantal hooge ambtenaren.

Zij mag bijzonder bevoegde personen hooren.

In den huidigen stand van het vraagstuk, en na tusschenkomsten van allen aard, schijnt de taak van de Commissiën niet langer te mogen worden uitgesteld; afgezien van al de verrichtingen van onderzoek en controle, bestaat zij vooral in een beslissing over gekende feiten.

Uwe Commissie evenals de Hooge Vergadering zullen dus — naar alle waarschijnlijkheid — eens zijn om de Regeering te verzoeken aan de Commissie te vragen hare werkzaamheden te bespoedigen en onmiddellijk daarna bij het Parlement een wetsvoorstel aanhangig te maken, zoodat met de spoedige procedure te volgen die aangenomen wordt door de goedkeuring van de overeenkomst betreffende de bestelling van de metalen rijtuigen, de oplossing een wettelijke bekrachtiging zou krijgen vóór de sluiting van deze zitting.

Dit vergen het belang en de eer van het Land.

De uitvoering van de Verbinding, die tred houdt met de toekomst van het Land, werd door het meest pijnlijke toeval van onze geschiedenis tegengehouden : den oorlog, die in het hart van de hoofdstad verwoeste gewesten heeft nagelaten alsof zij daar door dien geesel werden aangericht.

Het na-oorlogsche tijdperk, begaan met het herstel en met de prijsstijging van al de grondstoffen, kon geen orde op dien toestand stellen.

Hoe pijnlijk dit getalm ook was, het laat werven beschikbaar die arbeid bieden aan de overtalrijke door de crisis getroffen werklozen en waarvan de uitgave kan worden verhaald.

Dit uitstel van twintig jaar was ook geen volledig verlies, de loop der gebeurtenissen heeft — mits het uit te breiden — het doel van de onderneming herzien.

Op het stuk van spoorweg, werd het technisch nut van de aansluiting van het net en van de afschaffing der kopstations verdubbeld van den **Belgischen Electriscen Métropolitain**, omvattende de zeven spoorstralen van 50 kilometer elk die van Brussel uitgaan.

Op het stuk van urbanisatie, overschrijdt het aanvankelijk voor de Putterij voorzien plan, de grenzen dezer wijk en strekt het zich uit tot den Kruidtuin en ten Zuiden tot de Kapelleplaats.

Het omvat eveneens een nieuwe wijk : die van de haveninrichtingen alwaar de verdwijning van het Groendreefstation een even volledige als onvoorziene geschiktmaking voor gevolg kan hebben.

Na de wereld, tijdens den oorlog, door zijn zedelijke waarde te hebben gesticht, is ons Land aan zich zelf verschuldigd zich op het gebied der wetenschap en der kunst omhoog te werken. De electricatie van den spoorweg zal de maat aangeven van zijn ingenieurs en zijn economisten, zooals de heropbouw van Brussel die aangeven zal van zijn kunstenaars en zijn bouwkundigen.

In 1831, daags na zijn uitvinding, spraken onze Grondwetgevers zich uit voor den spoorweg, die de bronader werd van onze welvaart gedurende de eerste eeuw onzer onafhankelijkheid, alsmede de trouwe helper bij de kolonisering van Congo.

In 1932, bij den aanvang der tweede eeuw, zal het Parlement blijk geven van hetzelfde doorzicht met zich uit te spreken voor het electricisch toegerust spoor dat nieuw leven zal geven aan het eerste werktuig van 's Lands bedrijvigheid en 's Lands eenheid zal bevorderen door het aanleggen van gestadige verbindingen tusschen al de streken van ons grondgebied.

Overziet men het werk met een oogslag, en ook zijn doel en zijn strekking, dan staat men verbaasd over zijn uitstraling, het schijnt zelfs elk streven te tarten.

Wanneer men er ingetogen over nadenkt maakt de verbazing plaats voor bewondering. Stilaan doemt het grootsche plan op van hem dien onze Koninklijke Collega Mgr. de Hertog van Brabant, bij de opening van een congres onlangs noemde, **den voorlooper der Belgische urbanisten : Leopold II**, die eens te meer, door een machtig werk **België wilde maken tot het kruispunt van Europa en Brussel tot het hart van België**.

Het verslag werd goedgekeurd met 10 stemmen. Twee leden onthielden zich.

De begrooting werd aangenomen met 8 tegen 4 stemmen.

*De Verslaggever,*  
V. WAUCQUEZ

*De Voorzitter,*  
DE BRUYN.

## BIJLAGE N<sup>r</sup> 1.

---

VRAAG VAN DE COMMISSIE. — 15 MAART 1932.

*De Commissie wenscht ook te weten welke studies door de Nationale Maatschappij zouden ondernomen zijn met het oog op de electrificatie, de uitslagen van de prijsaanvragen die onlangs werden gedaan tot het bekomen van een documentatie over de kosten van de electrificatie der lijnen van Luxemburg en van de Ourthe, en van Brussel naar Antwerpen, en eventueel het programma der Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen met het oog op de electrificatie van geheel of van een gedeelte van het net.*

ANTWOORD VAN DEN MINISTER VAN VERKEERSWEZEN. — 15 APRIL 1932.

De Nationale Maatschappij heeft vooreerst ter studie gelegd het vraagstuk van de electrificatie der lijnen van Luxemburg en van de Ourthe.

Ten titel van inlichting werden er aanbiedingen gevraagd bij de bijzonderste gespecialiseerde Belgische firma's voor de uitrusting der lijnen en der onderstations, met inbegrip van de verdeelingskosten, voor het leveren van den stroom en van de elektrische locomotieven.

Deze aanbiedingen samen met omstandige studies worden thans onderzocht.

Zij behelzen talrijke schommelingen en de technische diensten leggen er zich thans op toe de oplossingen te zoeken die meest economisch zijn alsmede best beantwoorden aan de wijze van exploitatie van bedoelde lijnen.

Slechts nadat dit werk zal voltooid zijn, zal men de balans kunnen opmaken van de electrificatie der lijnen van Luxemburg en van de Ourthe en kunnen oordeelen over de rendearing van de onderneming.

Intusschen worden de studiën voortgezet betreffende de electrificatie van de lijn voor snel verkeer Brussel-Antwerpen. Deze studiën worden trouwens vergemakkelijkt door deze waartoe thans wordt overgegaan voor de lijnen van Luxemburg en van de Ourthe. Eerlang zullen er prijzen worden gevraagd voor de toerusting van de automotrices en van de rijtuigen te benuttigen voor de samenstelling der stellen met veelvuldige eenheden alsmede voor de levering van den stroom.

Zoodra de studiën voltooid en de aanbiedingen nagezien zijn, zal het desbetreffende verslag-besluit met het oog op de te treffen beslissing worden ingediend bij den beheerraad van de Nationale Maatschappij.

De studiën van de Nationale Maatschappij in zake electrificatie werden tot nog toe beperkt tot de lijnen van Luxemburg van de Ourthe en van Brussel-Antwerpen (lijn voor snel verkeer).

**BIJLAGE N<sup>r</sup> II.**

---

Brussel, 12 April 1932.

MIJNHEER DE VERSLAGGEVER,

In antwoord op de nota die gij mij hebt overgemaakt naar aanleiding der vergadering van de Commissie voor Verkeerswezen gedagteekend 15 Maart jl., heb ik de eer U te laten weten dat de studiën, die sedert Februari 1931 werden voortgezet, hebben geleid tot het besluit dat het tracé der Verbinding, volgens de plans van den heer Bruneel, de gunstigste oplossing was voor de Noord-Zuid-verbinding.

Nochtans, wat de centrale halte betreft, werd het verkieslijk bevonden de ligging der sporen en perrons naar de Cantersteen te verleggen, zonder de breedte of de lengte der perrons te verminderen. Dit kon gebeuren zonder wijziging van tracé of bijkomende onteigening aan weerszijden van de halte, en het moest enkel aanleiding geven tot de onteigening der vroegere « Caisse de Reports et Dépôts », waartoe de Stad Brussel thans overgaat met het oog op de verlenging van de Putterij naar de Koloniënstraat.

De huidige stand der studiën ondernomen door de Nationale Spoorwegmaatschappij voor de electricatie der lijnen van Antwerpen en Luxemburg, laat toe eerlang eene oplossing te gemoet te zien. Het mag als buiten twijfel worden beschouwd dat, eens deze lijnen geëlectriceerd, de werken tot omvorming van het net zullen worden voortgezet, althans wat betreft de lijnen die naar de hoofdstad voeren.

Hieruit volgt dat de nieuwe plans konden worden bestudeerd in de veronderstelling van een electriche exploitatie van de Verbinding. Reeds vóór den oorlog werd trouwens tot deze oplossing besloten; maar het gold alsdan enkel de electricatie van de Verbinding, waar de tractie der treinen zou verzekerd zijn geworden door electriche tractors.

Het verplaatsen der centrale halte naar de Cantersteen is een belangwekkende oplossing, die de volgende bijzonderste voordeelen biedt :

1<sup>o</sup> De hoogte tusschen het peil van de sporen en dit van de wegen is veel hooger dan die van het oorspronkelijk plan.

Het aanbrengen van verscheidene lokalen, gangen, toegangen tot de perrons, enz., wordt vergemakkelijkt omdat het hoogteverschil toelaat de grootere ruimte te benuttigen die beschikbaar is tusschen de sporen en perrons en het peil der straten om er een tusschenverdieping aan te brengen. Hieruit volgt een winst van beschikbare oppervlakte, waarvan verder sprake onder het 5<sup>o</sup>;

2<sup>o</sup> De werken tot aanpassing van de onderwelling van de Kardinaal Mercierstraat worden vergemakkelijkt tengevolge van het belangrijker hoogteverschil tusschen het peil van het spoor en dit van de straat;

3<sup>o</sup> Het behoud der ontworpen en door de Stad Brussel reeds gedeeltelijk uitgevoerde straten, krachtens de overeenkomsten van 31 October 1928 en de aanvullende overeenkomst van 27 Juli 1931, is vereenigbaar met de nieuwe plans;

4<sup>o</sup> Het tracé dezer straten is gunstig voor het aanleggen van den bovenbouw van de Centrale Halte, die, voor het gedeelte dat uitsteekt boven het peil van de wegen, den gelijkbeenigen driehoek zou innemen begrepen tusschen de Cantersteen, de Keizerinstraat en de Putterij. De toegangen tot het station zouden dus voordeelig kunnen aangelegd worden voor het stadsverkeer.

De lokalen van de verdiepingen, die niet noodig zijn voor den spoorweg, zouden geheel of gedeeltelijk kunnen aangewend worden voor het inrichten van een Handelsbeurs en bijbehorende diensten, of geheel of gedeeltelijk aan particulieren worden verhuurd.

Een gedeelte van de lokalen der benedenverdieping zou door magazijnen van particulieren worden ingenomen.

5<sup>o</sup> De ondergrondsche bergplaatsen door de Stad aangelegd onder de nieuwe straten die zij bouwde in de Putterijwijk, zullen kunnen behouden blijven. Deze bergplaatsen zullen rechtstreeks toegankelijk zijn van de centrale halte en de reizigers zullen van den trein naar de auto kunnen gaan en omgekeerd, zonder langs den weg te gaan, naar het voorbeeld van wat onlangs bij het Paleis van Schoone Kunsten werd verwezenlijkt;

6<sup>o</sup> De oppervlakte van de gronden van de Putterijwijk, bestemd tot verkaveling en verkoop, is veel grooter dan voorzien was in de oorspronkelijke plans, en dit ten voordeele van den Staat of van de Stad, naar gelang de modaliteiten die zullen aangenomen worden als gevolg op de herziening van de Overeenkomst van 1903;

7<sup>o</sup> De goedkeuring van de hierboven bedoelde plans, laat toe onmiddellijk een groot deel van de gronden van de Putterijwijk renderend te maken, zelfs indien de Verbinding wordt verdaagd.

Het zelfde geldt voor den vierhoek gevormd door de Kardinaal Mercierstraat, de Keizerinstraat, de Putterij en den Magdalenasteenweg; voor de strooken gevormd door de Bergstraat, Keizerinstraat en Kardinaal-Mercierstraat, en den driehoek gevormd door de Loxumstraat, de Keizerinstraat en de Lange-Wagenstraat; voor een gedeelte van de gronden in den driehoek Putterij, Keizerinstraat en Magdalenasteenweg, enz.

Hierbij voeg ik een exemplaar van de Aanvullende Bepaling van 27 Juli 1931 (met bijgevoegd plan) van de Overeenkomst van 31 October 1928.

De plans, op te maken door de Stad Brussel als gevolg op deze Aanvullende Bepaling, met het oog op de uitvoering van een gedeelte van de onderwerving van de verlengde Keizerinstraat en Putterij, worden op dit oogenblik voorbereid door de Technische Diensten die daaromtrent bestendig overleg plegen met den bevoegden Dienst van het Departement van Verkeerswezen.

Hierbij gaan drie plans, die schematisch de nieuwe ligging van de Centrale Halte aangeven, opgevat volgens de voorafgaande gegevens. De bijzonderheden van de ligging der lokalen worden alleen ten titel van inlichting, als voor-ontwerp, gegeven en zijn vatbaar voor alle nuttige wijzigingen.

*De Minister,*  
(Get.) PH. VAN ISACKER.

---



**BIJLAGE N<sup>o</sup> III.****Aanvullende bepaling van 27 Juli 1931**

*bij de overeenkomst op 31 October 1928 gesloten tusschen den Belgischen Staat en de stad Brussel betreffende den aanleg van de Putterijwijk.*

De heer Renkin, Eerste Minister, Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid; baron Houtart, Minister van Financiën; de heer Van Caenegem, Minister van Openbare Werken, en de heer Van Isacker, Minister van Verkeerswezen, handelende uit naam van den Belgischen Staat;

en het College van Burgemeester en Schepenen van de Stad Brussel, hier vertegenwoordigd door den heer Max, burgemeester, en den heer Brees, gemeentesecretaris, handelende uit naam van de Stad Brussel, onder voorbehoud van goedkeuring door den Gemeenteraad en de hoogere overheden;

Hebben uiteengezet en zijn overeengekomen :

**UITEENZETTING :**

Een overeenkomst op 31 October 1928 gesloten tusschen den Belgischen Staat en de Stad Brussel, geeft, aan de Stad de toelating, ten essentieel tijdelijken titel, op haar kosten aan te leggen en ten haren voordeele te exploiteeren een gedeelte van de onbebouwde gronden van de Putterij-wijk en van de wijk der Pachécostraat, voorbehouden met het oog op de eventueele uitvoering van de Verbinding Noord-Zuid.

Deze zelfde overeenkomst bepaalt dat om te voorzien in de onmisbare noodwendigheden van het verkeer, de Staat er zich niet tegen verzet dat de Stad ten voorloopigen titel en op haar kosten zekere wegenwerken in de beide wijken uitvoert.

Wegens de steeds toenemende eischen van het verkeer heeft de Stad Brussel er bij den Staat sterk op aangedrongen, onder het voorbehoud en tegen de voorwaarden aangeduid in de overeenkomst van 31 October 1928, de toelating te bekomen :

1<sup>o</sup> De beide vakken te verlengen van de zoogenaamde kromme straat : het eerste, Keizerinstraat genoemd, van de eene zijde naar het kruispunt van de Bergstraat en de Loxumstraat, van de andere zijde naar de Cantersteen; en de Kardinaal Mercierstraat;

2<sup>o</sup> De Bergstraat en de Loxumstraat gedeeltelijk te verbreedden;

3<sup>o</sup> De Lange-Wagenstraat gedeeltelijk te verbreedden;

4<sup>o</sup> Toegangswegen aan te leggen tot de gebouwde en te bouwen overwelving onder de Kardinaal Mercier-, de Keizerinstraat en de Putterij.

De Stad voert aan dat de straten die zij vraagt aan te leggen zullen gebouwd worden met kelderingen, wat eventueel het aanleggen van sporen zal toelaten zonder deze straten op te breken. Zij kent nochtans den Staat het recht toe alleen te beslissen over den toestand, en vraagt dat de Staat, wanneer een

beslissing zal genomen zijn, hetzij over het aanleggen van de Verbinding, hetzij over het afzien er van, zou onderzoeken in welke voorwaarden de voorloopige toegangen, gebouwd om tot de kelderingen te voeren, zullen kunnen behouden worden om er eventueel gebouwen op te trekken.

De Regeering, zonder eenige nadeelige erkenning, heeft besloten voldoening te schenken aan de Stad, onder de hieronder bepaalde voorwaarden :

### OVEREENKOMST.

EERSTE ARTIKEL. — Om te voorzien in de onontkoembare noodwendigheden van het verkeer, verzet de Staat er zich niet tegen dat de stad Brussel ten voorloopigen titel en op haar kosten de wegenwerken uitvoert bepaald bij 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> hieronder, teneinde den aanleg te verwezenlijken aangeduid op het plan gevoegd bij deze door partijen onderteekende akte :

1<sup>o</sup> De verlenging van de beide vakken der kromme straat : het eerste, Keizerinstraat genoemd, van de eene zijde naar het kruispunt van de Bergstraat en de Loxumstraat, van de andere zijde naar de Cantersteen; het tweede, Putterij genoemd, naar het kruispunt van de Cantersteen en de Kardinaal-Mercierstraat;

2<sup>o</sup> De verbredening tot 15 meter van de Loxumstraat en de Bergstraat over een lengte van onderscheidenlijk ongeveer 16 en 35 meter;

3<sup>o</sup> De verbredening tot 12 meter van de Lange-Wagenstraat over een lengte van ongeveer 25 meter;

4<sup>o</sup> De verwezenlijking van drie toegangswegen tot de keldering gebouwd of te bouwen onder de Kardinaal Mercier-, de Keizerinstraat en de Putterij; deze toegangswegen moeten naar den Magdalenasteenweg, de Kardinaal Mercier- en de Keizerinstraat voeren.

De Stad verbindt zich de verlenging uit te voeren van de Keizerinstraat en de Putterij naar de Cantersteen, derwijze dat zonder latere sloopingswerken van deze verlengingen, zes sporen van de Verbinding kunnen aangelegd worden, met perrons, allerhande installaties en aanhoorigheden, en twee zijsporen; de desbetreffende plans zullen aan de Stad worden overgemaakt door het Ministerie van Verkeerswegen, en de voorgenomen wegenwerken zullen niet mogen uitgevoerd worden alvorens de Stad in het bezit is gesteld van deze plans.

De domaniale gronden noodig tot het uitvoeren van de in dit artikel aangeduide werken, worden in huur gegeven aan den Staat ten essentieel onbestendigen titel, voor een duur die niet deze voorzien bij artikel 4 van de Overeenkomst van 31 October 1928 mag overschrijden, tegen een jaarlijkschen huurprijs van 100 frank, ten titel van erkenning van het Staatseigendom.

ART. 2. — De Staat laat ten essentieel tijdelijken titel de Stad Brussel toe op haar kosten aan te leggen en ten haren voordeele te exploiteeren, over een diepte van hoogstens 10 meter, de gronden langsheen de nieuwe straten bedoeld bij het vorig artikel, evenals de belendende gronden langsheen de Loxumstraat, de Bergstraat en de Lange-Wagenstraat. Voor deze aanlegging zal de Stad Brussel geen enkel gebouw mogen sloopen behoudens een uitdrukkelijke en geschreven machtiging van den Minister van Financiën.

Er wordt aan herinnerd dat de Belgische Staat vroeger de Stad Brussel

gemachtigd heeft de gebouwen gelegen Loxumstraat, n<sup>rs</sup> 1, 3, 5 en 7, Bergstraat, n<sup>rs</sup> 51 tot en met 75, en Putterij, n<sup>rs</sup> 63, 65 en 88, te Brussel, te sloopen.

De Domaniale gronden gelegen binnen de strook van 10 meter voorzien bij het eerste lid van dit artikel, worden in huur gegeven aan de Stad Brussel, ten onbestendigen titel en voor een duur die niet deze voorzien bij artikel 2 van de Overeenkomst van 31 October 1928 mag overschrijden, tegen een jaarlijkschen huurprijs van 100 frank ten titel van erkenning van het eigendomsrecht.

ART. 3. — Deze Overeenkomst wordt gesloten onder voorbehoud en onder alle voorwaarden bepaald bij deze van 31 October 1925, waarvan zij slechts de aanvulling uitmaakt, behoudens de bijzondere schikkingen vermeld onder de eerste twee voorafgaande artikelen : alle bepalingen en voorwaarden van de akte van 31 October 1928 worden beschouwd als hier herhaald.

Waarvan akte.

Gedaan en verleden te Brussel, in twee oorspronkelijken, in het Cabinet van den Eerste Minister, op 27 Juli 1931, en ondertekend door de vertegenwoordigers van den Staat en van de Stad, na voorlezing.

(Get.) RENKIN.

(Get.) Baron HOUTART.  
Adolphe MAX.  
BREES.

VAN CANEGEM.  
VAN ISACKER.

Geregistreerd te Brussel A. A. A. J. P., 17 Augustus 1931, V. 57, F. 5, C. 14.  
Ontvangen twaalf frank vijftig centimes. De wn. ontvanger. (Get.) A. LEROY.

Voor eensluidend afschrift :  
*De Directeur generaal der Domeinen,*  
(Get.) A. DE DUYSCHAEVER.

---

**BIJLAGE N<sup>o</sup> IV.**

DE MINISTER VAN VERKEERSWEZEN,

Gezien de Overeenkomst van 7 April 1903 en den huidige staat van de studies over de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding;

Overwegende dat het wegestatuut van de nieuwe straten van de Putterijwijk, zooals het bepaald werd door de Overeenkomst van 7 April 1903 niet meer in regel is wegens de wijzigingen aan de wegen toegebracht en dat een definitief statuut dient opgemaakt;

Overwegende dat de wijzigingen toegebracht aan de oorspronkelijke plans toelaten de onmiddellijke exploitatie te voorzien van een belangrijk deel der in de Putterijwijk onteigende gronden;

Overwegende dat suggesties werden gemaakt om met de uitvoering van al of van een gedeelte van de werken der Verbinding een organisme te gelasten, waaraan desgevallend zouden medewerken de belanghebbende openbare besturen en dat, door aanbrengsten, al of een deel van de onteigende gronden zou ontvangen, met de eventuele verplichting de overblijvende gedeelten te bebouwen of te verkoopen om te bouwen;

Overwegende dat het nuttig is deze suggesties te laten onderzoeken door een commissie, waarin de belanghebbende openbare besturen of organisaties vertegenwoordigd zijn,

BESLUIT :

EERSTE ARTIKEL. — Met bovenuiteengezet doel wordt een Commissie opgericht, samengesteld als volgt :

*Voorzitter* : De Minister van Verkeerswezen.

*Leden* : MM. Segers, Minister van State, Senator;  
Adolphe Max, Minister van State, Burgemeester van Brussel;  
Colson, kabinetshoofd van den Eerste Minister;  
Castiau, Secretaris generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen;  
Maertens, kabinetshoofd van den Minister van Openbare Werken, Directeur generaal bij den Dienst der gemeentewegen;  
De Duytschaever, Directeur generaal der Domeinen;  
Wurth, hoofdingenieur der stad Brussel;  
Fourmanois, Hoofdingenieur bij den provincialen technischen dienst van Brabant;  
Gabriel Jadot, Directeur bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;  
en een ambtenaar van de Nationale Maatschappij door deze aan te duiden;  
Op 't Eynde, adjunct-kabinetshoofd van den Minister van Verkeerswezen.

*Secretaris* : Franchimont, hoofdingenieur, dienstoverste.

ART. 2. — De Commissie zal personen die ter zake bijzonder bevoegd zijn kunnen hooren.

Brussel, 21 April 1932.  
(Get.) PH. VAN ISACKER.

## SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 11 MAI 1932.

### **Rapport de la Commission des Transports, chargée de l'examen du Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1932.**

*(Voir les n<sup>os</sup> 4-XVIII, 93, 98, 118, 133, 147 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 24, 26 février et 2 mars 1932 et le n<sup>o</sup> 5-XVIII, du Sénat.)*

Présents : MM. DE BRUYN, président; BECKERS, BOSSUYT, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, FERMINNE, HICGUET, HUBERT, LALEMAND, MATTAGNE (Auguste), MOLET, TOCH et WAUCQUEZ, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

En vertu des coordonnées de sa géographie, de son histoire et de son économie, la Belgique est par excellence le pays du transport; dans la paix, comme dans la guerre, elle est le carrefour de l'Europe Occidentale.

Le transit international, l'approvisionnement des denrées alimentaires, l'exportation des richesses du sol : mines et carrières mais principalement le transport aller-retour de matières premières pondéreuses importées pour être façonnées et réexportées comme produit de grosse et moyenne industrie, imposent au pays l'organisation de transports abondants et à bon marché.

Il dispose dans ce but d'un réseau d'une densité remarquable :

- 1<sup>o</sup> 5,102 kilomètres de chemins de fer à grand écartement;
- 2<sup>o</sup> 4,632 kilomètres de chemin de fer à voie étroite;
- 3<sup>o</sup> 455 kilomètres de tramways;
- 4<sup>o</sup> 1,668 kilomètres de voies navigables;
- 5<sup>o</sup> 6,000 kilomètres de routes desservies par des services d'autobus concédés.

L'eau, la route et le rail se sont complétés au cours de ces dernières années de 800 kilomètres de voies aériennes dont l'installation est due pour la plus grande part à notre honorable collègue M. Lippens, au cours de son passage au Département.

\* \*  
\* \*

L'étude du budget du Ministère des Transports porte en ordre principal sur la situation du Chemin de fer.

Il paraît indiqué toutefois, conformément aux vues qui ont présidé à la

constitution du Ministère des Transports en 1929 et bien qu'ils ne relèvent pas tous de sa juridiction, de comprendre dans l'examen du budget du département **un aperçu général sur les principaux moyens de transport.**

Cet exposé a nécessairement comme suite l'examen des mesures envisagées pour **la coordination des moyens de transport.**

Si importantes soient-elles, ces deux questions se sauraient en exclure une troisième : **la transformation et la modernisation du Chemin de fer**, auquel appartiendra, jusque dans un lointain avenir, la primauté sur tous les moyens de transport.

Une quatrième question s'y ajoute de plein droit : celle de **la Jonction Nord-Midi**, au sujet de laquelle la Haute Assemblée, se prononçant à l'unanimité, a demandé le 18 février 1931 des conclusions définitives.

Il a paru utile à votre rapporteur, conformément à l'assentiment que vous avez bien voulu lui marquer dans la séance du 15 mars, de prendre ces quatre questions comme objet de son rapport, substituant ainsi les aspects généraux des transports à l'examen détaillé du budget.

La coordination et la modernisation des moyens de transport constituent d'ailleurs, en cette matière, le programme du gouvernement actuel.

La déclaration ministérielle du 11 juin 1931 s'exprime comme suit :

*« Le Gouvernement étudiera à mieux coordonner les services de transport et veillera à ce qu'ils soient gérés conformément à l'intérêt général, sous le contrôle de l'État. La Société nationale des Chemins de fer belges sera invitée à poursuivre l'amélioration de son équipement et à étudier l'électrification de certaines lignes. »*

Dans des interventions récentes et remarquées, l'une au Jeune barreau de Bruxelles en janvier dernier, l'autre dans la discussion du budget à la Chambre en février, l'honorable Ministre des Transports s'est montré particulièrement préoccupé de poursuivre l'étude et l'exécution de cette politique.

## CHAPITRE PREMIER. — ASPECT GÉNÉRAL DES PRINCIPAUX MOYENS DE TRANSPORTS : LE RAIL, L'EAU, LA ROUTE.

### § 1<sup>er</sup>. — Le Chemin de fer.

Parmi les moyens de transport, le chemin de fer occupe la première place par l'importance du trafic desservi tant au point de vue des voyageurs qu'à celui des marchandises; il est en même temps l'entreprise industrielle la plus considérable du pays.

*Situation au 31 décembre 1931.*

Capital investi :	A la constitution de la Société nationale des Chemins de fer belges :	25,500,000,000 frs ;
	Augmentation depuis la constitution :	1,426,000,000 frs ;
Matériel :	Locomotives standardisées :	3,742 ;
	Voitures à voyageurs :	8,738 ;
	Wagons à marchandises :	114,886.
Personnel :	Employés . . . . .	21,257
	Ouvriers . . . . .	69,513
	Total.	90,770

En vertu de la loi du 23 juillet 1926, l'État a apporté à la Société nationale des Chemins de fer le droit d'exploiter, pendant septante-cinq ans, le réseau des Chemins de fer de l'État.

En rémunération de cet apport, évalué à 11 milliards, il a été attribué à l'État 10 milliards de francs représentés par 20 millions d'actions privilégiées d'une valeur nominale de 500 francs chacune et 1 milliard de francs d'actions ordinaires représentés par 10 millions d'actions ordinaires d'une valeur nominale de 100 francs chacune.

Les actions ordinaires sont nominatives et inaliénables dans le chef de l'État. Les actions privilégiées sont au porteur; l'État les a remises au Fonds d'Amortissement de la Dette Publique, qui a été chargé de leur émission.

Il en a été émis pour 4 milliards 981 millions (5 milliards), dont 4 milliards 172 millions ont été couverts par la conversion obligatoire des Bons du Trésor.

Les 809 millions souscrits en espèces l'ont été à concurrence de 304 millions par des porteurs belges, le restant soit 505 millions constituant les tranches suisse et néerlandaise.

L'intérêt fixe de 6 p. c. et l'amortissement des actions privilégiées sont à charge de l'État.

Cette constitution en régie qui comporte la cession de l'exploitation et non celle de la propriété du réseau, répondait à une préoccupation déjà ancienne d'industrialisation; réalisée hâtivement comme mesure financière destinée à la conversion des Bons de Trésor, elle laisse place à des obscurités sur l'étendue du mandat confié à la Société et sur la nature de ses rapports avec le Ministre des Transports et le Parlement.

La charte constitutive confère au Conseil d'administration et au Comité permanent, dont l'organe exécutif est la Direction, la gestion industrielle et technique de l'entreprise, comportant en ordre principal les dépenses de premier établissement et l'exploitation proprement dite.

Elle laisse subsister toutefois l'autorité directe du Ministre des Transports et la surveillance du Parlement.

M'exprimant dans ces termes, j'ai l'assurance de rencontrer à la fois le sentiment de la Haute Assemblée et celui du Gouvernement.

Telle est en effet la portée et la signification de l'intervention spéciale prise à la Chambre par l'honorable M. Renkin dans la séance du 19 février 1931.

Cette manière de voir s'appuie *en droit* sur la loi du 20 février 1866 sur les chemins de fer concédés, la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport (art. 14) et la loi organique elle-même de la Société nationale (art. 16, § 2 de la loi du 23 juillet 1926).

Sa base de fait n'est pas moins décisive : le Ministre des Transports nomme les administrateurs et l'État détient la totalité des actions de dividende et la moitié des actions privilégiées.

Le Ministre des Transports a donc tout pouvoir en ce qui concerne la gestion courante, notamment pour la fixation des tarifs, l'initiative en serait-elle laissée en fait à la Société nationale. Il lui appartient également de connaître directement de toutes dépenses relatives au Compte de premier établissement.

La position de la Société nationale vis-à-vis du Ministre des Transports fixe, par répercussion, la position de la Société vis-à-vis des Chambres.

Si le Parlement a prêté à la gestion courante moins d'attention que sous le régime du Ministère des Chemins de fer, les occasions d'intervenir dans l'examen

des dépenses de premier établissement, le budget extraordinaire de jadis, ne lui ont pas manqué en vertu du concours financier que l'État continue à accorder à juste titre à la Société nationale en raison du service public que n'a pas cessé d'être l'exploitation du Chemin de fer.

L'État a remis à la Société nationale (art. 18 des Statuts), 498 millions, représentant dix pour cent du produit du placement des actions privilégiées.

Il a avalisé l'emprunt de 600 millions à 5 p. c., conclu par la Société nationale, en 1931.

Une application plus spéciale encore de cette assistance financière est l'approbation par la loi du 22 janvier 1932 de la Convention passée entre le Ministre des Transports et la Société nationale pour la commande d'un millier de voitures métalliques pour une somme de 665 millions de francs.

Disposé à une intervention extraordinaire pour combattre le chômage, l'État prend à sa charge l'intérêt et l'amortissement d'un emprunt de 412 millions, sous déduction d'un intérêt fixe de 2 p. c. à payer par la Société nationale et d'un intérêt variable égal au dividende des actions privilégiées.

Usant du droit de contrôle qui appartient au Parlement, un de nos collègues fit remarquer lorsque le projet de loi fut examiné par votre Commission, que si la commande devait améliorer le confort et la sécurité des voyageurs, elle n'était productive d'aucun relèvement de recette, d'où la suggestion de notre Commission à l'honorable Ministre des Transports de réserver sur les 665 millions prévus une somme de 200 millions pour l'électrification.

Au cours d'une réunion tenue en janvier dernier, sous la présidence du Ministre des Transports, le président du Comité permanent demanda de pouvoir ne pas donner suite à la suggestion, afin de fournir du travail immédiat aux usines métallurgiques et permettre aux principales d'entre elles d'installer le travail à la chaîne.

La motion a néanmoins été utile, le Président du Comité permanent ayant marqué son complet accord pour ne plus investir de capital de premier établissement que dans les travaux pleinement productifs et pour activer les études de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe et de Bruxelles-Anvers.

La gestion de la Société nationale pour son compte personnel a pris cours le 1<sup>er</sup> septembre 1926.

Les dépenses de premier établissement effectuées par elle comportent principalement, en sus du rachat de la ligne Gand-Terneuzen pour le prix de 36 millions :

Au service de la voie :

a) L'achèvement de la ligne de Schaerbeek à Hal (la jonction des marchandises);

b) de la continuation de la mise à quadruple voie des lignes de Luttre à Namur et de Malines à Anvers;

c) de la construction des lignes de Bruxelles-Midi à Denderleeuw et de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois;

d) de la mise à quadruple voie et du relèvement de la ligne d'Anvers à la Hollande entre Zurenborg et Austruweel;

e) et la déviation de la ligne de Mons-Bruxelles au droit du tunnel de Braine-le-Comte.



Au service du matériel, l'application du premier Westinghouse aux wagons et aux locomotives à marchandises.

A la fin de 1931, 31,773 véhicules sur 117,339 étaient pourvus du frein complet et tous les autres étaient munis de la conduite à air de telle sorte que dès juillet 1931, le frein continu fonctionnait sur tous les trains de marchandises.

Le frein complet doit encore être appliqué sur 26,600 wagons, travail qui sera terminé en 1933.

La dépense totale atteindra environ 450 millions.

Trois mille serre-freins étant devenus disponibles, 400 environ ont été pensionnés et les autres placés dans des emplois en rapport avec leurs aptitudes.

Pour les voitures métalliques, une première adjudication a eu lieu en février 1932 pour un montant de 130 millions.

Quant à l'exploitation industrielle et technique du réseau, qui constitue l'objet essentiel envisagé lors de la constitution de la Société nationale en régie autonome, cette tâche était considérable.

Elle comportait la mise sur pied de l'organisme sans fonds de roulement, ni fonds de réserve, ni fonds de renouvellement avec un matériel usagé, des charges sociales importantes en personnel et en pension et l'obligation morale de dividendes.

Le Comité permanent, le Conseil d'administration et la Direction s'en sont tirés avec honneur, me servant pour traduire l'opinion générale, de l'appréciation émise, sur ce point, par notre honorable collègue M. Barnich, dans sa récente interpellation.

La confirmation en est fournie par le Tableau statistique et comparatif des exercices financiers clôturés depuis la fondation de la Société.

### RÉSULTATS FINANCIERS DE LA S. N. C. B.

*Tous les chiffres en millions de francs.*

ANNÉES.	Dividende des actions ordinaires État Résultat annuel.	Dividende des actions privilégiées.		Fonds de réserve. — Soldes cumulés.	Fonds de renouvellement.			Avances et emprunts. — Soldes cumulés.	Profits et pertes. Résultat de l'exercice (y compris report à nouveau).
		État (1)	Porteurs (1)		Recettes.	Dépenses.	Soldes cumulés.		
1926/27 (16 mois)	270	135	135	95.2	380.4	153.9	226.5	80.9	593.6
1928	200	100	100	176.3	454.5	202.6	478.4	80.9	461.6
1929	200	100	100	276.5	456.9	259.7	675.6	105.9	445.6
1930	100	50	50	382.3	472.2	375.4	772.4	497.6	226.9
1931	—	—	—	404.5	475.8	395.6	852.6	1,097.6	2.6
	770	385	385		2,239.8	1,387.2			

(1) Circa la moitié.

En y comprenant l'exercice 1931 qui ne donnera lieu à aucun dividende, la Société nationale a versé à l'État pour les cinq premiers exercices un dividende de 1,155 millions et aux porteurs 385 millions, soit 1,500 millions en chiffres ronds.

Cette distribution a fait l'objet de critiques à laquelle votre rapporteur ne saurait se rallier.

Il a toujours été admis et notamment en période favorable, que l'exploitation du Chemin de fer devait couvrir la rente afférente au capital d'installation. Celle-ci étant estimée à 300 millions par an, le dividende moyen pour les cinq années en cause représente exactement cette annuité; il y a lieu de regretter au contraire que la crise vienne supprimer cet appoint au Trésor, et que ce mali coïncide avec la carence allemande.

Quant aux porteurs d'actions privilégiées, nonobstant la suspension de dividende pour une période indéterminée, le placement qu'ils ont fait en valeurs d'État, a été intéressant; rapport moyen pour les cinq années : 7.40 p. c. exempts de tous impôts et conservation d'un capital qu'un achat en bourse de l'époque aurait vraisemblablement compromis; il y a lieu de s'en réjouir, la participation des porteurs belges ayant été de près de 90 p. c. dans la souscription des titres de l'espèce.

Les résultats favorables, accusés par les bilans, établissent qu'en dépit des errements inhérents à une administration considérable et à un ancien organisme d'État, les dirigeants de la Société nationale ont su mettre à profit les années prospères pour rationaliser l'exploitation et en comprimer les dépenses, réalisant de ce chef des progrès et des économies qui n'auraient pas été faits sous la gestion directe de l'État.

La Société nationale apparaît donc mieux en mesure de s'adapter à la crise que l'État n'aurait pu le faire lui-même.

La situation actuelle du chemin de fer est en effet déficitaire; ce mali est de notoriété publique; le tableau comparatif des résultats généraux des derniers exercices en précise la gravité continue et progressive.

ANNÉES.	Nombre Km. exploités.	Unités trafic.		Recettes exploitation millions.	Dépenses exploitation millions.	Produit net millions.	Coefficient d'exploitation.
		Voyageurs Km.	Tonnes Km.				
		millions.	millions.				
1927	4.795	5.780	7.869	2.889	2.474	414.4	85.65 %
1928	4.791	6.270	7.808	3.069	2.576	493.6	83.92 %
1929	4.792	6.365	8.386	3.546	3.066	479.9	96.46 %
1930	4.825	6.521	7.133	3.528	3.208	320.0	90.93 %
1931	4.823	5.810	6.027	3.090	3.023	66.8	97.84 %
Janvier 1931	4.827	461	521	255	260.3	— 5.3	102.07 %
Février 1931	4.827	434	473	230.4	252.8	— 22.4	109.73 %
Mars 1931	4.827	—	—	268.9	264.7	4.2	98.44 %
Janvier 1932	4.823	409	384	204.7	237.0	— 32.3	115.78 %
Février 1932	4.823	388	388	194.1	237.1	— 42.9	122.11 %
Mars 1932	4.823	—	—	208.6	236.0	— 27.4	113.14 %

Le tableau suivant complète ces renseignements par des indications propres au trafic des marchandises et au transport des voyageurs.

ANNÉES.	MARCHANDISES			Tonnes grosses marchandises par train.	VOYAGEURS		
	Moyenne journalière des wagons chargés				Moyenne journalière de voyageurs transportés.	Nombre de voyageurs par train.	Déficit du trafic voyageur.
	au départ stations belges.	Venus de l'étranger.	Total des colonnes 1 et 2.				
							Millions.
1927	19.273	6.925	26.198	246	600.354	152	— 266.7
1928	21.147	5.713	26.860	262	642.282	157	— 246
1929	22.159	6.247	28.406	264	667.969	150	— 352
1930	20.581	5.601	26.182	248	665.522	145	— 422
1931	18.643	4.730	23.373	236	608.799	132	— 537

Les marchandises qui assurent le boni final, après avoir couvert le déficit habituel des voyageurs, sont donc elles-mêmes particulièrement atteintes.

Quant aux voyageurs, le déficit progressif et impressionnant, (plus d'un demi-milliard pour 1931 et pour 1932 une aggravation certaine), indique qu'une transformation radicale et un nouveau mode d'exploitation paraissent indispensables.

En ce qui concerne l'exercice 1932, il serait téméraire de se livrer à des pronostics puisqu'ils dépendent avant tout de cette inconnue, qu'est l'évolution de la crise.

Il faut penser toutefois — d'après le résultat des trois premiers mois — à une moins-value de recettes de 500 millions, montant égal à la diminution de 1931 par rapport à 1930.

Quant aux dépenses, malgré les efforts faits par la Société nationale pour en réduire le rythme parallèlement à la baisse des recettes, l'équivalence ne pourrait être atteinte, la plupart des dépenses n'étant que progressivement compressibles et un bon nombre ne l'étant pas.

Les appointements et salaires interviennent dans les dépenses totales à concurrence de deux tiers ; la diminution appliquée à partir du 1<sup>er</sup> avril donnera pour les trois derniers trimestres une réduction de 135 millions. En estimant au même pourcentage les réductions possibles sur les autres dépenses, ou environ 70 millions, les dépenses seront réduites d'environ 200 millions.

La moins-value des recettes étant estimée à 500 millions et la réduction des dépenses à 200 millions, le déficit de l'exercice 1932 serait de l'ordre de 300 millions, imposant, pour équilibrer le bilan, un prélèvement massif sur le fonds de réserve qui s'élevait à 404 millions à fin 1931.

La Société ayant dû renoncer, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1931, à opérer au profit de la réserve le prélèvement de 2 1/2 p. c. de la recette brute, l'exercice 1933, si la crise ne s'atténue pas, connaîtra le déficit tout court et la perte sèche, situation à laquelle il ne serait permis toutefois de se résigner qu'après un mûr examen de toutes les possibilités de redresser la situation.

La cause principale de cette situation déficitaire du Chemin de fer — le fait n'en sera dénié par personne — se trouve dans la crise générale; la répercussion de la concurrence automobile sera examinée au chapitre de la coordination des transports.

A la fois, industrie de transport et de grande envergure, le chemin de fer ne pouvait pas ne pas pâtir avec une acuité particulière du ralentissement de l'activité générale, de la contraction des affaires, de l'arrêt ou de la mise en veilleuse d'un grand nombre d'entreprises.

Il existe d'ailleurs à cet égard un parallélisme aussi pénible que rigoureux avec les principaux indices de l'activité économique du pays : la balance du commerce extérieur et le mouvement du port d'Anvers.

La situation des réseaux étrangers n'est pas meilleure; le mali s'y est installé comme chez nous et souvent même dans une mesure plus sévère.

Les réseaux français ont obtenu l'autorisation d'émettre des obligations pour un montant de 2 milliards 654 millions destinés à couvrir les insuffisances d'exploitation en 1931 (1).

Le déficit prévu pour 1932 serait de 3 milliards 500 millions, une augmentation probable en raison de l'accentuation de la crise.

Ces indications relatives au budget du Chemin de fer forment la meilleure liaison avec les dernières observations qui me restent à présenter au sujet de la situation actuelle du Chemin de fer : celles relatives au tarif des transports.

L'exploitation du Chemin de fer participant du caractère mixte de la Régie et du Service public et, suivant nos traditions, davantage du second que du premier, la question tarifaire a été, à toute époque, monnaie courante de cette Administration.

Il n'est donc pas surprenant que dans le sentiment d'une confiance de plus en plus générale dans l'intervention de l'État en période de crise, les principaux clients du chemin de fer, au point de vue marchandises notamment, ne postulent avec insistance de plus bas tarifs.

En fait, suivant la relation d'un Conseil des Ministres, tenu en avril, des groupements représentant la métallurgie, les aciéries, les charbonnages et l'agriculture et intéressés dans le trafic général à concurrence de 90 p. c. auraient introduit une demande de réduction générale des tarifs à concurrence de 15 p. c.

Quelques jours auparavant, le 9 mars, l'honorable M. Barnich, dans l'interpellation dont j'ai fait mention déjà, posait en principe la même question à l'honorable Ministre des Transports mais en donnant à son intervention l'allure scientifique de son érudition.

Dans son exposé très fouillé, il insérait cet axiome, sans l'examiner toutefois dans ses conséquences pratiques, que l'utilisation rationnelle de nos moyens de transports devait aller jusqu'à admettre le déficit de l'entreprise, si notre industrie, notre commerce et notre agriculture étaient en danger.

Le sentiment de votre rapporteur est que s'il n'est pas permis de rejeter *de plano* la demande des groupements économiques ni la thèse de notre honorable collègue, en raison du service public desservi par le Chemin de fer, la circonspection et la prudence s'imposent quand l'exploitation — les statistiques

(1) État français	735,000,000 francs.	P. O.	164,000,000 francs.
Alsace-Lorraine	231,000,000 »	P. L. M.	714,000,000 »
Nord	300,000,000 »	Midi	310,000,000 »
Est	200,000,000 »		
			2,654,000,000 francs.

qui précèdent l'ont établi — a franchi deux étapes déficitaires de 300 millions chacune, à savoir la suppression du dividende correspondant à l'intérêt et à l'amortissement du capital d'installation et le mali à prévoir pour l'exercice 1932.

Dans ces conditions, avant de franchir la troisième, la réduction générale postulée comporterait en effet une diminution de recettes de 300 millions également, le Gouvernement et le Parlement auraient à se mettre d'accord pour accorder à la Société nationale un subside compensatoire de même import ou, ce qui serait un expédient moins recommandable, l'autoriser, suivant l'exemple des réseaux français, à faire, sous la garantie de l'État, un emprunt du même montant; une réduction générale des tarifs à concurrence de 15 p. c. ne paraît donc pas pouvoir être envisagée.

A l'appui d'une mesure de l'espèce, on a fait valoir l'éventualité d'un supplément de recettes.

Si conforme que soit ce pronostic à l'économie normale, il serait imprudent d'escompter cette compensation.

Le Chemin de fer a perdu une partie notable du trafic voyageur et une certaine quantité du trafic marchandises à cause des facilités offertes par un concurrent, l'automobile; de ce côté, une réduction de tarif à elle seule serait impuissante à rétablir la situation.

Quant au transport massif des marchandises, qui représente en réalité l'intérêt de la question, les diagrammes de rendement indiquent que dans l'acuité de la crise, le plus clair du trafic se compose de parcours obligés et que le potentiel libre, en quête du meilleur marché fait à peu près défaut. La matière elle-même à transporter faisant défaut, la mesure pourrait n'avoir d'autre suite qu'une moins-value de recettes à peu près nette.

C'est ce résultat, à savoir : régression de recettes sans augmentation de tonnage, que paraît devoir donner la réduction générale de 10 p. c. sur le tarif marchandises, que seule parmi les réseaux étrangers, la Reichsbahn a décrétée le 16 décembre 1931, toutes réserves étant faites sur la difficulté de se rendre un compte exact de la politique tarifaire des réseaux étrangers et notamment de celle de la Reichsbahn, dont les directives ne sont jamais exemptes de fins politiques.

Pour décembre 1931, comparé à décembre 1930 :

Le tonnage est en régression de 23 p. c.

Les recettes en régression de 33 p. c.

Pour janvier 1932 comparé à janvier 1931 :

Le tonnage est en régression de 24 p. c.;

Les recettes en régression de 33 p. c.

Il y a lieu par contre, conformément à la politique traditionnelle de feu les Ministres des Travaux publics et des Chemins de fer, exposée avec de grandes précisions par l'honorable Ministre des Transports, de faire une large application, de tarifs spéciaux, moyen qui permet beaucoup : les tarifs spéciaux intervenant — année 1930 — à concurrence de 55 p. c. dans le tonnage kilométrique des marchandises et de 61 p. c. dans la même recette.

La Société nationale en a d'ailleurs publié un grand nombre au cours de ces derniers mois. Il lui a même été reproché, en sens contraire, d'user des tarifs spéciaux pour *faire des recettes* et concurrencer la batellerie et même les chemins de fer vicinaux.

Elle reste donc qualifiée; l'honorable M. Barnich y a acquiescé, par la personnalité de ses administrateurs et directeurs et par les preuves qu'ils ont données de leur savoir-faire pour conserver l'initiative des mesures prescrites dans l'intérêt général.

Les cas d'application étant appelés toutefois à se multiplier et l'obligation d'utiliser toutes les possibilités du marché national et du reliquat du marché international étant plus inéluctable que jamais, votre Rapporteur se rallie à la suggestion faite par l'honorable interpellateur à M. le Ministre des Transports, d'élargir le cadre de ses fonctionnaires techniques en cette matière et de prendre avis plus fréquemment du Comité supérieur des Tarifs.

Au cours de son interpellation, l'honorable M. Barnich a fait à l'honorable Ministre des Transports diverses suggestions en vue de l'organisation générale des transports.

En accord sur les unes, moins favorable à d'autres, le Rapporteur s'excuse de ne pas pouvoir en aborder l'examen dans le cadre d'un rapport sur le budget. Il se reprocherait toutefois de ne pas rappeler l'une d'elles, qui a fait déjà l'objet d'une motion de la part de l'honorable membre, au cours de son intervention dans la discussion du Budget des Affaires étrangères, proposition non moins sympathique au Président de notre Commission, à savoir : la nécessité de grouper dans un même office, voire même dans un département distinct, tous les renseignements relatifs au commerce extérieur et au commerce intérieur.

Un communiqué de presse a fait connaître dernièrement que, donnant suite à cette suggestion dans une part déjà intéressante, l'honorable Ministre des Affaires étrangères allait adjoindre à ses services, qui possédaient déjà un Office du Commerce extérieur, un organisme semblable pour le Commerce intérieur; l'utilité de pareille mesure ne saurait être mise en doute.

A l'exemple de la thérapeutique médicale, il importe de faire dans un laboratoire central et de façon permanente, l'analyse et la radiographie de notre activité économique, afin d'en mieux connaître le fonctionnement, d'intervenir mieux à propos en temps de crise et de provoquer une collaboration plus intime des services de l'État et de l'initiative privée.

Le Chemin de fer, leur agent général de transport, en bénéficiera au même titre que l'industrie, le commerce et l'agriculture.

Sans sous-estimer la portée des améliorations techniques et de la coordination des transports, la crise profonde qui l'atteint, ne pourra se résoudre, comme la crise mondiale elle-même, que dans un retour à la prospérité générale.

## § 2. — Les Chemins de fer vicinaux.

Créée par la loi du 24 juin 1885, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux a pour but de faire bénéficier du rail les régions dont les capacités démographiques et topographiques ont été jugées insuffisantes pour valoir la construction d'un chemin de fer à grand écartement.

Elle présente cette originalité, qu'on retrouverait difficilement à l'étranger, de construire et d'exploiter par une direction nationale une série de lignes d'intérêt local, indépendantes entre elles.

Elle n'est pas moins spécifiquement belge par la mission qu'elle a remplie au cours de la guerre au prix de l'usure, de la destruction ou de l'enlèvement de ses voies et de son matériel.

En dépit de son caractère de chemin de fer secondaire, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux a pris rapidement un large essor.

Son capital investi est estimé à 4 milliards; ses groupes régionaux s'étendant de proche en proche sont arrivés à posséder entre eux des points de contact et à faire de l'ensemble un second réseau national.

Au 31 décembre 1930, les lignes ferrées s'élevaient à 4,632 kilomètres dont 3,838 à vapeur et 794 électrifiées et les lignes d'autobus à 1,303 kilomètres.

De rendement faible par la nature même du trafic à desservir, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux — personne ne s'en étonnera — subit durement le contre-coup de la crise et de la concurrence routière; elle ne couvre donc pas l'annuité de son capital d'installation; sa situation est même beaucoup plus grave.

Au 31 décembre 1930, la société avait dû avancer au moyen de son fonds de réserve, une somme de 11,372,254 francs aux lignes en perte sur l'exploitation; à fin 1931, le prélèvement pour la même cause s'élèvera paraît-il, à 22 millions, épuisant, à peu près, le fonds de réserve de 37 millions. Dès à présent, par conséquent, le déficit non couvert par le reliquat du fonds de réserve est à charge des pouvoirs publics souscripteurs dans les lignes déficientes.

Si grave que soit cette situation, il serait injuste d'en imputer la responsabilité au Conseil d'administration et à la Direction; on leur doit au contraire le témoignage inverse.

Sans se lasser de demander l'assistance du Gouvernement contre la concurrence souvent illicite des transports routiers, ses dirigeants se sont appliqués à la modernisation de leur exploitation avec une célérité sans égale.

Le programme en a été précisé par le Président du Conseil d'administration, à l'assemblée générale statutaire du 26 mai 1931 :

*« Arriver graduellement pour les transports de voyageurs, à la suppression de la locomotive à vapeur qui subsistera pour le service des marchandises.*

*» En conséquence, pour toutes les lignes d'un rendement suffisant, l'électrification.*

*» Pour les autres, suivant les circonstances, car il n'existe pas un engin unique qui puisse convenir économiquement et techniquement, à la très grande variété des lignes vicinales, ce sera sur rail : tantôt l'autorail lourd ou tantôt l'automotrice légère et sur route, tantôt l'autobus, tantôt le trolleybus. »*

Appréciant dans le même discours les résultats acquis, le Président concluait : *l'électrification nous a sauvés.*

En conformité de ce programme, la Société avait réalisé à fin 1931 l'équipement électrique sur 965 kilomètres et le millième sera dépassé au cours de la présente année.

Le cas particulier de certaines lignes comme les résultats globaux confirment l'espoir et la confiance placés par la Direction de la Société nationale des Chemins de fer Vicinaux dans l'électrification.

Comme cas particulier, celui de la ligne Zuen-Hal, tronçon de 7,5 kilomètres dont les recettes atteignaient en exploitation à vapeur 250,000 francs par mois et se sont élevées, depuis l'électrification, en mai 1931 à plus de 350,000 francs par mois. Un des services d'autobus concurrents s'est déjà retiré.

Comme résultat global, le renseignement suivant emprunté au rapport de la Société pour l'exercice 1930, dont la pertinence résulte de la confrontation

des trois hypothèses : exploitation à vapeur, exploitation électrique, exploitation mixte :

	EXERCICE 1930.		
	Montant des annuités dues.	Bénéfices réalisés.	Résultat.
Toutes lignes exploitées exclusivement à la vapeur . . . .	9,134,366	917,724	— 8,200,000
Toutes lignes exploitées exclusivement à l'électricité . . . .	4,808,399	6,807,709	+ 2,000,000
Toutes lignes exploitées en régime mixte : vapeur et électricité . . . . .	11,267,558	6,085,800	— 5,000,000

Dans cette dernière catégorie, l'annuité est couverte à concurrence de 60 p. c. grâce à l'intervention des services électriques, l'insuffisance de 40 p. c. est due aux pertes sur les exploitations à vapeur.

En ce qui concerne les auto-rails, la Société Nationale a mis en service depuis le 18 janvier 1931 des auto-rails de Dion-Bouton sur la ligne de Jambes-Andenne-Huy.

Ces véhicules ont permis de remplacer une exploitation à la vapeur déficitaire par un service réellement rémunérateur. Même résultat sur d'autres lignes.

Dans ces conditions, en vue de faire disparaître ou atténuer le déficit sur un grand nombre de lignes vicinales, que la faible densité du trafic ne permet pas d'électrifier, la Société utilisera quelque 250 voitures auto-rails.

Afin de réaliser ce programme aussi économiquement que possible, elle construit elle-même les véhicules nécessaires par la transformation d'anciennes voitures sur lesquelles elle adapte un moteur approprié.

### § 3. — Tramways.

Autre emploi du rail sous brevet belge.

Sous cette réserve que dans tout progrès humain, la part de l'inventeur est faite de l'appropriation des recherches de ses prédécesseurs, nos ingénieurs peuvent revendiquer la mise au point et la technique de ce mode de transport urbain, dans lequel, suivant la judicieuse observation de l'honorable Ministre des Transports, dans l'exposé de son budget à la Chambre, *tout est de fabrication et d'origine belges, le véhicule, le moteur, le rail, la force motrice.*

Grâce à cette prédisposition, notre pays occupe une place prépondérante dans les entreprises similaires créées à l'étranger; la plus notoire et la plus flatteuse pour notre amour-propre est la participation de feu le baron Empain à la construction du Métropolitain de Paris.

Si, en raison des difficultés plus grandes que jadis de créer des débouchés à l'étranger, il reste indiqué d'y persévérer en vue de livraison de matériel et même de placement de capitaux, il y a opportunité à rappeler, dans le but de retenir l'attention du Gouvernement et de l'opinion sur la défense des intérêts belges à l'étranger, que parmi ces entreprises si intéressantes avant la guerre,



il en est, qui sont aujourd'hui annihilées par le particularisme national, menacées ou ruinées par le changement du régime politique.

Quant aux tramways belges, l'objectivité et l'intérêt des renseignements fournis par l'honorable Ministre des Transports dans le discours que j'ai cité déjà, me font un devoir de les résumer à cette place.

Réseaux concédés : Bruxelles-Anvers-Liège (deux réseaux), Gand, Charleroi, Verviers en application de la loi du 9 juillet 1875, ayant ensemble une longueur d'axe de 455 kilomètres.

Voyageurs transportés en 1931 : 542 millions.

Personnel occupé : 14.000 ouvriers et employés, dont la rémunération de 235 millions représente environ 55 p. c. de la recette brute.

Redevance aux communes : 12 millions;

Montant des taxes et supertaxes : 25 millions.

Commandes à l'industrie nationale : environ 135 millions.

Valeur des immobilisations revenant aux pouvoirs publics en fin de concession : 1 1/2 milliard.

Il convient de signaler également la modicité des tarifs, facteur et fonction de la prospérité des tramways, en comparaison notamment du prix des tickets à l'étranger, ainsi que l'application progressive des améliorations techniques : augmentation de la capacité des voitures, plates-formes fermées, renforcement et soudure des rails, accélération de la vitesse, etc.

Si l'exploitation des tramways, qui se mourait avec la traction hippomobile connaît l'aisance actuelle et résiste à l'autobus par ses bas prix, si la part de fondateur des Tramways Bruxellois venue de 12 francs-or se maintient à 4,290 francs, dans l'ilot des valeurs d'électricité le moins défavorisé, la cause en est dans l'emploi du courant électrique qui, espoir des vicinaux, est aux tramways une réalisation totale et une réussite complète.

Cette prospérité est due également pour une part à la passivité du grand chemin de fer, qui s'étant désintéressé de la découverte nouvelle, a perdu son trafic dans la banlieue des grandes agglomérations, contrairement à ce qui s'observe à l'étranger, à Londres notamment, où le chemin de fer a conservé sa place aux petites distances.

Ce point sera examiné au chapitre de la coordination des transports.

#### § 4. — Voies navigables.

Les voies navigables comme la route relèvent du Ministère des Travaux publics.

Le rapporteur du Budget des Transports est donc tenu à une réserve prudente, notamment en ce qui concerne l'aspect technique de la question.

Les voies navigables sont spécialisées pour les charges massives, pondéreuses et lentes, transportées à longue distance, sans omettre toutefois de signaler le nombre croissant des bateaux auto-moteurs et l'apparition de barquettes de propulsion et de petites chaloupes de traction.

Le réseau de 1,668 kilomètres représente approximativement le tiers du réseau ferré et transporte un tonnage à peu près égal au tiers de celui du chemin de fer.

Comme le rail, la batellerie souffre d'un marasme profond par suite de la crise : pléthore de matériel, inoccupation du personnel. Classés comme propriétaires, les bateliers n'ont ni domicile de secours, ni droit aux allocations de chômage; certains se trouvent ainsi en sérieuses difficultés de payer leur rente

hypothécaire et menacés d'expropriation, ils ont adressé un pressant appel au Gouvernement en vue d'échapper à des exécutions ruineuses.

La batellerie reproche à la direction de la Société nationale des Chemins de fer belges de lui avoir enlevé la clientèle de certains industriels en faisant avec eux des traités particuliers sous le couvert de tarifs spéciaux; la question sera examinée au chapitre de la coordination des transports.

Un aperçu sur les voies navigables à l'occasion du Budget des Transports doit retenir principalement l'attention sur la position de la question financière.

Qui l'aborde, l'esprit fait aux maximes ferroviaires sur le rendement du capital d'installation et le revenu de l'exploitation, est quelque peu désarmé et relève immédiatement le contraste entre la rigueur des obligations financières imposées au chemin de fer et le quitus bienveillant accordé à la voie d'eau.

Le tableau suivant fournit des précisions au sujet du mouvement, du coût et du rendement des voies navigables.

Années.	Tonnages Klm. transportés.	DÉPENSES ÉFFECTUÉES POUR LES CANAUX ET RIVIÈRES.				Péages perçus.
		Budget ordinaire.	Budget extraordinaire.	Budget des dépenses de guerre (dépenses non permanentes).	Fonds des Grands Travaux.	
1920	998,475,137	9,868,000	24,886,000	57,256,000	—	1,973,360
1921	942,051,488	12,381,000	34,342,000	34,888,000	—	1,893,426
1922	1,322,435,636	11,599,000	39,535,000	11,955,000	—	2,684,680
1923	1,532,432,667	10,158,000	47,875,000	6,802,000	—	3,374,754
1924	1,610,121,803	12,762,000	82,551,000	5,417,000	—	5,671,949
1925	1,723,334,920	13,941,000	144,978,000	11,276,000	—	6,230,499
1926	1,765,795,308	13,777,000	119,392,000	1,159,000	—	7,456,362
1927	2,044,546,078	13,471,000	123,857,000	5,328,000	—	9,455,085
1928	2,270,675,388	23,471,000	15,390,000	5,694,000	58,008,000	11,989,700
1929	2,186,137,084	20,834,000	19,768,000	13,210,000	111,516,000	9,903,327 (1)
1930	2,407,483,545	42,348,000	9,869,000	4,978,000	260,697,000	11,609,687 (1)
1931	—	24,657,000	5,400,000	4,966,000	281,205,000	11,838,366 (1)

Il ressort de ces chiffres que les voies d'eau ne couvrent que dans une très faible mesure le coût de leur entretien courant, ce qui exclut l'existence d'un rendement quelconque à titre d'intérêt et d'amortissement du capital investi, charge qui était estimée avant guerre à 14 millions de francs-or.

Cette constatation ne peut pas être prise toutefois dans son sens absolu et appelle, sur le champ, une correction importante.

Les dépenses dont il s'agit ne sont pas faites exclusivement pour la naviga-

(1) Sont compris dans les montants, les péages perçus directement par l'Office de la Navigation intérieure et s'élevant en 1929 à 4,242,887 francs; — en 1930 à 4,638,431 francs; — en 1931 à 6,335,997 francs.

tion. Beaucoup, voire même les plus élevées, en ce qui concerne la Sambre, la Meuse et l'Escaut, se rapportent à l'entretien normal des cours d'eau et à la protection des riverains : renforcement de berges, abaissement du plan d'eau, dragages, etc., comme pour les rivières non navigables ni flottables.

Au point de vue de la supputation du service public desservi, certaines voies d'eau fournissent l'eau nécessaire aux irrigations et aux usages industriels moyennant des redevances minimales.

Il est nécessaire de signaler également, que si les péages sont nuls ou extrêmement faibles, cette situation est presque intangible, ayant son origine dans des traités internationaux relatifs à nos voies navigables les plus fréquentées : l'Escaut maritime et les affluents à marée, le Haut Escaut, le canal de Gand à Terneuzen, la Meuse, le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Si l'on ajoute à ces circonstances le fait que l'exploitation des canaux et rivières relève de l'initiative privée : batelier ou société de navigation, qui emploie le matériel de son choix ou de la mesure de ses moyens, on se rendra compte de la difficulté de faire un exposé synthétique de l'organisation économique de la voie d'eau.

Ces empêchements de fait ne rendent que plus méritoire l'effort réalisé et consacré par la loi du 13 août 1928 en vue de la constitution, en régie industrielle, de l'Office de la Navigation, relevant du Ministère des Travaux Publics. Sa création consacre une application nouvelle de cette formule de décentralisation, qui, tout en maintenant l'organisme dans la dépendance du Département, en détache un objet particulier, dont la réalisation est mieux assurée par cette spécialisation.

L'Office de la Navigation est chargé pour les voies navigables qui lui sont confiées d'une gestion analogue à celle de la Société nationale des Chemins de fer belges pour le réseau ferré.

Il a été investi, de plus, d'une mission aussi importante que délicate : l'étude et l'application de mesures à prendre en vue d'améliorer les conditions de la navigation intérieure entre les ports maritimes belges et le Rhin.

Les voies navigables gérées par l'Office sont :

1. Canal de Liège à Maestricht . . . . .	klm.	21 523
2. Canal de Visé à Haccourt . . . . .		0 792
3. Canal de Maestricht à Bois-le-Duc . . . . .		44 647
4. Canal de Jonction de la Meuse à l'Escaut. . . . .		86 360
5. Canal d'embranchement vers Beverloo. . . . .		14 800
6. Canal d'embranchement vers Hasselt . . . . .		39 150
7. Canal d'embranchement vers Turnhout . . . . .		25 980
8. Canal de Turnhout à Anvers . . . . .		37 332
Total . . . . .	klm.	270 584

soit le sixième de la longueur des voies navigables, administrées par l'État, et comme ouvrages d'art : 135 ponts et 37 écluses.

Le Conseil d'administration, la direction et le personnel ont apporté à l'exécution de leur tâche une initiative et un dévouement dignes d'éloges en dépit des difficultés inhérentes à la mise en marche et des réductions d'effectif.

Des mesures spéciales furent prises en vue d'industrialiser l'exploitation et notamment d'accélérer la circulation :

*L'organisation de la traction à certains ouvrages d'art particulièrement fréquentés et d'un service de dispatching ;*

*L'établissement d'estacades-glissoires à certaines écluses de manière à faciliter l'entrée et la sortie;*

*L'installation de bureaux de renseignements à l'usage de l'industrie, du commerce et de la batellerie;*

*L'élaboration d'un nouveau règlement pour les ports intérieurs pour en tirer meilleur parti pour la navigation et les usagers.*

La durée du voyage Liège-Anvers qui, antérieurement, s'élevait moyennement à seize jours, n'est plus, depuis 1929, que de huit à dix jours en été et de dix à douze jours en hiver.

Le mérite de la gestion ressort de façon positive des deux premiers bilans parus — années 1929 et 1930 — qui sont dressés dans la forme commerciale.

S'il n'est pas permis de passer sous silence les subventions respectives de 5 millions pour le premier de ces deux exercices et de 7 millions pour le second, il y a lieu de signaler, par contre, que dans ces conditions, le premier clôture par un solde créditeur de 4,842,215 francs et le second par un boni de 4,311,057 francs, qui ont été affectés à une réserve pour outillage, matériel et construction.

L'Office a le louable souci de faire mieux encore et, dans un délai de cinq ans, de couvrir la totalité des frais d'entretien et d'exploitation par la perception des droits de navigation et sans subvention de l'État.

Ces résultats sont d'autant plus encourageants, qu'ils permettent de penser à des extensions et représentent l'exploitation embryonnaire du canal Albert.

Ce ne sont là, toutefois, que des prévisions d'avenir. Toutes les voies navigables, y compris celles de l'Office, ont actuellement un rendement très inférieur au coût de l'exploitation et les allocations budgétaires qui leur sont faites doivent trouver leur justification dans l'intérêt général de la collectivité. Mais elles sont fondées à s'en prévaloir.

Un instinct secret nous avertit, en effet, que nos canaux et rivières abritent dans leurs eaux les destinées du pays.

Aucun Belge ne pense sans fierté ni émotion au doublement récent du port d'Anvers et — après tant de sacrifices — ne pâtit amèrement de la stagnation de la crise. Bruges a obtenu son canal et son port d'escale. Gand a refait son port industriel et envisage un nouveau chenal. Bruxelles a réalisé ses installations maritimes et achèvera l'avant-port. Le Brabant et le Limbourg ne se désintéresseront pas des canaux brabançons. Nonobstant la prévision d'un milliard et demi, le pays poursuit la construction du canal Albert; il emploiera également tous ses moyens diplomatiques et financiers à obtenir un canal direct d'Anvers au Moerdijk parce que la conservation des 5 millions de tonnes en provenance de l'hinterland mosan et mosellan, l'accès au delta commun du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, la navigabilité de l'Escaut et le maintien de la porte ouverte sur l'Océan, incarnent l'existence et l'indépendance de la Belgique.

## § 5. — ROUTES.

Solitaire depuis la disparition des diligences, la route s'est subitement réanimée avec le début du siècle, à la venue du plus jeune fils du progrès : le véhicule automobile. Depuis la fin de la guerre, ses théories ne cessent de défiler de plus en plus alertes, de plus en plus nombreuses.

Le tableau ci-dessous fournit des indications sur l'importance et l'accroissement du nouvel engin de transport :

## Automobiles et autres véhicules à moteur ou à vapeur.

*Tableau indiquant les nombres, par catégories, des véhicules à moteur déclarés à la taxe pendant les années 1914 à 1931.*

NOMENCLATURE DES VÉHICULES.	1914 (1)	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Voitures . . . . .	7,678	14,999	21,839	28,366 (2)	44,361 (2)	55,604 (2)	59,108	57,433	72,869	85,042	92,119	102,237
Automobiles de place et véhicules donnés en location . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	5,229	6,081	7,127	7,184	7,612
Camionnettes . . . . .	1,937 (3)	2,257	4,735	12,972	16,609	23,830	25,901	26,849	33,059	40,250	46,204	51,310
Autobus et camions lourds . . . . .	—	3,400 (4)	5,133 (4)	5,939	6,843	7,311	7,183	—	—	—	—	—
Autobus et autocars légers lourds . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	803 308	637 297	713 593	627 917	456 1,071
Camions lourds . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,236	7,385	9,611	10,987	11,968
Motocyclottes. . . . .	3,474	12,995	17,470	21,823	24,964	29,025	29,454	32,686	39,287	45,814	52,856	57,532
Bateaux et canots . . . . .	111	205	287	304	321	367	350	338	393	381	370	393
Véhicules pour lesquels une attes- tation d'exemption a été délivrée.	—	—	—	—	—	—	—	763	952	1,202	1,614	2,844
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>13,200</b>	<b>33,856</b>	<b>49,464</b>	<b>69,404</b>	<b>93,098</b>	<b>116,137</b>	<b>121,996</b>	<b>130,645</b>	<b>160,960</b>	<b>190,733</b>	<b>212,878</b>	<b>235,423</b>

(1) Pour 1914, les renseignements ne concernent que le premier trimestre et ils font défaut pour les années 1915 à 1920.

(2) Pour les années 1923, 1924 et 1925, la discrimination entre les voitures et camionnettes n'est qu'approximative.

(3) Pour 1914, le nombre de 1937 concerne les automobiles de places, les autobus, les automobiles d'hôtel, les camions et les camionnettes.

(4) Pour 1921, et 1922, les nombres de 3,400 et 5,133 ne concernent que les camions lourds.

L'intervention d'un facteur aussi considérable — le fait n'a échappé à personne — devait donner naissance sans tarder à deux problèmes considérables.

Le premier, *la concurrence du rail et de la route*, avec cette circonstance particulière, que, dans leur très grande majorité, les nouveaux usagers de la route, l'emploient à titre privé, un petit nombre seulement s'y trouvant comme exploitant d'un service public d'autobus ou d'autocars. Ce problème sera examiné au chapitre relatif à la coordination des moyens de transport.

Le second, le problème de *l'amélioration des routes* en raison de l'utilisation imprévue, interrompue et épuisante demandée à l'ancien outil.

Malgré le caractère onéreux de cette nouvelle dépense, le progrès technique que représente le moteur à combustion interne, le nombre de ses adeptes, celui des relations de toutes espèces, créées à l'intérieur et à l'extérieur du pays, y compris notamment l'industrie du tourisme, placent les pouvoirs publics dans l'obligation d'avoir une politique en cette matière.

Sans être breveté des Ponts et Chaussées, chacun utilise suffisamment l'automobile pour savoir que sous l'euphémisme « amélioration des routes », le programme envisagé pour les voies principales — le problème n'intéresse particulièrement que là — implique une reconstruction complète dans laquelle l'ancienne route n'apporte que le sol de la plate-forme.

La transformation rationnelle comporte : l'établissement de fondations profondes et l'emploi de nouveaux revêtements, le dégagement des courbes en vue d'augmenter la visibilité et partant la sécurité, l'aménagement des carrefours de jonction ou de traverse, avec leur signalisation, le maintien de trottoirs pour piétons et cyclistes; en plus, pour beaucoup d'entre elles, l'élargissement du profil et sa rectification en de nombreux endroits.

Étant donné l'ampleur de la tâche et les difficultés financières de toute nature que le pays a traversées depuis l'armistice, il faut admettre que le Département intéressé a fait un sérieux effort, dont l'opération la plus connue est la création, par la loi du 24 avril 1928, du Fonds des routes de 600 millions de francs.

Le tableau ci-dessous indique les dépenses prises à charge du budget ordinaire, du budget extraordinaire ainsi que du Fonds des routes, dont la dernière tranche de 28,500,000 francs sera dépensée cette année.

#### ENTRETIEN DES ROUTES

ANNÉES.	Budget ordinaire.	Budget extraordinaire.	Budget des dépenses de guerre ou dépenses non permanentes.	Fonds des routes.
1920	35,642,000	69,077,000	34,809,000	—
1921	25,839,000	35,076,000	11,178,000	—
1922	24,181,000	35,772,000	8,227,000	—
1923	23,503,000	8,859,000	4,892,000	—
1924	24,612,000	17,473,000	1,227,000	—
1925	25,640,000	39,686,000	2,389,000	—
1926	25,704,000	25,016,000	183,000	—
1927	37,640,000	25,465,000	541,000	—
1928	62,871,000	15,748,000	525,000	18,323,000
1929	91,879,000	31,184,000	2,113,000	129,639,000
1930	128,662,000	—	717,000	240,519,000
1931	93,667,000	—	225,000	127,669,000

La remise en bon ordre du réseau routier réclame incontestablement des allocations nouvelles et plus importantes encore.

A ce sujet, dans la discussion récente de son budget, l'honorable Ministre des Travaux Publics a déclaré que, suivant les estimations de son Département, il resterait à exécuter des réfections routières à concurrence d'une somme de 1,173,367,180 francs.

Il est indiqué de les exécuter aussi promptement et aussi largement que le permettent les disponibilités des budgets de crise, afin d'éviter, pour reprendre l'expression dont s'est servi le rapporteur du budget, notre honorable collègue M. Lebon, *la faillite anticipée des routes*.

Le budget de l'automobile comporte d'ailleurs d'autres charges que les dépenses de l'État pour l'amélioration de ses routes; les provinces et les communes ont les leurs pour l'entretien de leurs chaussées et connaissent également d'autres dépenses, qui proviennent notamment du règlement de la circulation.

A l'exemple des canaux et rivières, la route connaît également en certaines circonstances la grande faveur des pouvoirs publics, telle la construction des deux tunnels sous l'Escaut, dont le coût est estimé à 260 millions de francs pour le tunnel pour véhicules et 50 millions pour celui des piétons.

Si je fais cette mention, c'est sans aucune critique contre l'entreprise. Elle créera, en effet, une compénétration profonde entre deux provinces que la traversée de l'Escaut, malgré le confort des nouveaux transbordeurs, maintenait séparées.

D'autre part, adaptation des procédés techniques employés pour la construction du Holland Tunnel de New-York, elle constituera pour le pays une référence mondiale pour l'entreprise de grands travaux publics.

Tous ceux qui ont visité les chantiers se sont rendu compte de l'étendue de l'entreprise et ont témoigné de leur admiration pour l'ordre et la maîtrise qui présidaient à son exécution.

L'indication n'a d'autre but que de signaler les facilités accordées à la route pour s'adapter au progrès, par contraste avec la reddition de compte, qui est de tradition pour le Chemin de fer.

A l'appui de leurs revendications en faveur de l'amélioration des routes, les automobilistes font valoir le montant des contributions qu'ils acquittent; notre honorable collègue M. Lebon, dans l'intervention déjà rappelée, a signalé que les véhicules à moteur rapportent directement un demi-milliard au Trésor et indirectement plus de quatre cents millions.

Le Département des Finances a fourni à cet égard les renseignements suivants :

## AUTOMOBILES

Relevé du produit des taxes fiscales et des droits sur l'essence, sur les véhicules automobiles et sur les pièces détachées.

ANNÉES	TAXES PLAQUES.	ESSENCES.		VÉHICULES AUTOMOBILES ET CHASSIS.		PARTIES ET PIÈCES DÉTACHÉES ACCESSOIRES.		ADDITION DES COLONNES 4, 6 et 8.
		Droits payés.	Valeur importée (approximative.)	Droits payés.	Valeur importée (approximative.)	Droits payés.	Valeur importée (approximative.)	
1	2	3	4	5	6	7	8	
1919	747,000	Libre	Libre	3,611,000	48,314,000			48,314,600
1920	4,000,000	Libre	Libre	7,267,000	86,226,000			86,226,000
1921	5,200,000	Libre	Libre	11,267,000	69,032,000	3,181,000	24,972,000	94,004,000
1922	8,300,000	5,731,000	41,498,000	20,123,000	95,484,000	4,228,000	30,497,000	167,479,000
1923	29,000,000	14,221,000	122,997,000	15,465,000	76,999,000	9,731,000	73,999,000	273,995,000
1924	38,100,000	20,724,000	176,014,000	30,963,000	147,906,000	19,523,000	145,019,000	468,939,000
1925	47,300,000	42,993,000	197,978,000	35,582,000	111,933,000	20,737,000	74,316,000	384,227,000
1926	100,000,000	90,091,000	179,123,000	34,213,000	122,712,000	21,303,000	70,398,000	372,233,000
1927	72,000,000	151,307,000	244,670,000	37,886,000	119,862,000	21,102,000	88,869,000	453,401,000
1928	76,100,000	181,651,000	237,309,000	76,815,000	246,466,000	58,376,000	185,730,000	669,505,000
1929	84,000,000	210,928,000	335,848,000	85,473,000	302,317,000	94,878,000	257,826,000	895,991,000
1930	78,600,000	232,010,000	388,072,000	75,654,000	256,472,000	72,455,000	202,495,000	847,039,000
1931	83,700,000	294,761,000	256,973,000	59,173,000	175,431,000	82,431,000	219,082,000	651,486,000

(1) En vigueur depuis le 24 juin 1922.



Avant toute conclusion sur ces différents montants, il y a obligation d'en faire la discrimination.

Si, pendant la période où la route ne connut plus que le trafic local et agricole, les dépenses pouvaient être faites à fonds perdus, il n'en est plus de même le jour où un moyen nouveau se classant parmi les principaux transporteurs, nécessite la réfection complète de la voirie.

La recette automobile doit donc couvrir le budget ordinaire ainsi que le service d'intérêt et d'amortissement du capital d'installation.

Au sujet de ce dernier, le département intéressé, la chose n'en est pas faite pour surprendre, ne possède aucune espèce de documentation pour le passé. Notre patrimoine routier est, en effet, un legs qui remonte jusqu'à la période romaine et dont l'apport le plus intéressant fut celui de la période napoléonienne; ce compte pourrait être dressé toutefois sans aucune difficulté à partir de l'armistice et n'intervenir en compte qu'à partir de la même date.

Quant au partage de la recette, le produit du droit de plaque entre sans contestation dans la part de l'automobile.

Quant au produit des droits de douane sur l'essence, sur les véhicules et les pièces détachées, si difficile que puisse être la fixation d'une base de répartition, la quotité la plus forte doit rester au budget général de l'État et la plus faible à la route.

L'État, comme les provinces et les communes, serait positivement sans ressources pour ses besoins généraux, s'il fallait admettre le privilège de chaque contribuable pour la destination et l'emploi de sa contribution personnelle.

Dans une conférence récente, M. Castiau, Secrétaire général du Ministère des Transports, disait spirituellement à ce sujet : « Je paye un impôt pour le personnel que j'ai à mon service, je ne me crois pas autorisé à intervenir de ce chef dans l'organisation de l'enseignement ménager. »

Le tableau indique d'autre part au passif de la locomotion automobile, — addition des colonnes 4, 6 et 8 — valeur des marchandises importées — une situation dont la gravité ne saurait échapper à ceux qui, concurremment avec la question des transports, portent leur attention sur l'économie générale du pays et la balance finale de ses comptes.

Réserve faite d'une publicité excellente dans son inspiration mais blessante dans son texte — l'invective n'est jamais un argument — l'attention du pays n'a pas été suffisamment attirée sur l'exportation de devises provoquée par l'importation du carburant et du matériel automobile.

Il est moins indiqué, devant pareil exode de capitaux, que la Société Nationale fasse le sacrifice de 40 millions en faveur des charbons belges; que d'autres services publics, telles les régies du gaz et de l'électricité de la Ville de Bruxelles, agissent de même dans leurs achats propres; que la Chambre se préoccupe de la provenance étrangère de certains lots de billes de chemin de fer, etc.

L'engouement pour l'agrément et les facilités de l'automobile, justifie-t-il une pareille sortie de numéraire, la question mérite un examen approfondi sans que ce soit ici la place de le faire.

Il s'impose d'autant plus que le matériel automobile acquis à l'étranger aura rejoint la ferraille dans un délai maximum de dix ans, d'où retour spontané et bienveillant à l'adresse du chemin de fer, dans lequel, suivant le mot de l'honorable Ministre des Transports, au sujet des Tramways, *tout est belge* : *le véhicule, le moteur, le rail, la force motrice* et dont le matériel a une longévité minima de vingt à trente ans.

## CHAPITRE II. — COORDINATION DES TRANSPORTS.

La coordination des moyens de transport est rendue nécessaire par la pluralité des transports aptes au même service.

Bourgeoisement lent et continu d'entreprises voisines, cette superposition s'est installée sur de nombreux parcours, sans éveiller d'autre attention que celle des riverains immédiats.

Un cas typique — il en est bien d'autres — est le trajet Bruxelles-Hal.

Le chemin de fer est puissamment équipé, trois lignes : Bruxelles-Mons, Bruxelles-Tournai, Bruxelles-Erquelines; le terrain nécessaire, acquisition d'avant-guerre, pour le quadruplement des voies; profil optimum : ligne droite au fond de la vallée, bordée d'agglomérations importantes, contiguës au chemin de fer : Forest, Ruysbroeck, Loth, Buysinghen, Huyssinghen; position favorable de la gare de Bruxelles-Midi, équivalente à l'arrêt des vicinaux et au stationnement des autobus.

Les transports concurrents :

Rive droite de la Senne : deux autobus : Hal, Tourneppe, Uccle-Calevoet et Ruysbroeck; Ruysbroeck-Forest-Bruxelles-Midi; à partir de Forest : les Tramways Bruxellois.

Rive gauche de la Senne : deux autobus : Bruxelles-Enghien et Bruxelles-Braine-le-Comte et depuis quelques mois, le Chemin de fer vicinal électrique Bruxelles-Place Rouppe-Zuen-Hal, dont le détour par Leeuw-Saint-Pierre porte la durée du trajet à cinquante-deux minutes, sans l'empêcher de prendre graduellement sa revanche sur l'autobus, à cause de la périodicité de son horaire de trente en trente minutes.

La nécessité de coordonner les transports — l'exemple ci-dessus suffit à l'établir — se trouve renforcée par les effets de la crise.

A de rares exceptions, tous les moyens de transport, qu'ils soient spécialisés pour les voyageurs, ou pour les marchandises, ou travaillent l'un et l'autre, possèdent un matériel hors de proportion avec leurs besoins actuels : wagons en files kilométriques dans les remisages, locomotives encapuchonnées et guettées par la rouille, coques de bateaux à la chaîne qui verdissent comme les berges. Un doute accablant et lourd : rançon d'une prospérité disparue, cet outillage rentrera-t-il jamais dans l'action?

Le problème de la coordination est à l'étude dans le monde entier mais plus particulièrement dans les pays à densité élevée et à communications fréquentes aux petites et moyennes distances, plus attaqués par conséquent par l'automobile, tels l'Angleterre, les États-Unis, la Belgique, la Suisse, dont les chemins de fer fédéraux ont fait paraître diverses études avec l'épigraphe : « Caveant consules ».

La France et l'Allemagne, un peu moins exposées à cause des grandes distances, ne s'en préoccupent pas moins.

Les congrès professionnels font de même; ils accordent à la coordination la première place dans leurs travaux.

Les trois grandes associations internationales de transport ayant organisé chacune un congrès en 1930, celle des Chemins de fer à Madrid, celle des Chemins de fer Secondaires et Tramways à Varsovie et celle des transports automobiles à New-York; — réunions très différentes par leur composition, — aboutissent toutes trois à des conclusions identiques : la nécessité d'une étude approfondie de la question, caractère obligatoire d'une entente, maintien des voies ferrées comme organisme principal de transport avec souci de leur assurer un traitement équitable en vertu de l'intérêt général.

L'objectivité, dont il n'est jamais permis de se départir, impose, en effet, de reconnaître que, si le terme « coordination » évoque une réforme nécessaire ainsi qu'une orientation bienfaisante et trouve place à ce titre dans tout ce qui a trait au transport : étude, programme, discours, la question n'a guère dépassé encore la portée théorique.

Un éditorial du *Times*, en exposant dans des vues sympathiques les conclusions de la Commission anglaise des Transports, concluait qu'il avait été impossible à celle-ci d'indiquer le mode de transport le mieux approprié à tel ou tel genre de trafic dans l'intérêt général, en d'autres termes d'établir un plan général et méthodique de coordination des transports, mais que la Commission avait néanmoins fait œuvre utile, en passant en revue, à tour de rôle, les différents modes de transport et en énumérant pour chacun les mesures les plus aptes à assurer sa collaboration avec les autres.

A leur insu ou non, nos Ministres des Transports, MM. Lippens et Van Isacker, ont adopté la même méthode, qu'en Angleterre, créant, comme dans ce pays, un *Conseil supérieur des Transports* et en le complétant de *Sous-Commissions*.

1. *Une sous-commission pour étudier la concentration sur une direction unique des divers moyens de transport qui desservent les grandes agglomérations.*
2. *Une sous-commission pour étudier les possibilités de collaboration rail-eau.*
3. *Une sous-commission pour étudier la signalisation routière des passages à niveau.*
4. *Une sous-commission pour l'étude de la collaboration rail-route.*
5. *Une sous-commission pour examiner la question des containers.*

Le point de départ est donc excellent, l'essentiel restant toutefois l'activité des sous-commissions à leur tâche.

La Commission du Sénat se permet d'appeler sur ce point l'attention de l'honorable Ministre des Transports, le premier d'ailleurs à s'y intéresser, d'après les renseignements qu'il fournit à la Chambre lors de la discussion de son budget.

En outre, une *Commission mixte — Société nationale des Chemins de fer belges et Société nationale des Chemins de fer vicinaux* dont l'entente ne saurait être difficile — recherche les possibilités de coordination de l'activité commerciale entre les deux réseaux.

Dans l'intervention, qui vient d'être rappelée, l'honorable Ministre des Transports signale les améliorations qu'elle poursuit.

Au point de vue voyageurs, elle s'efforce d'améliorer la concordance des trains; désormais, dans la plupart des stations des deux réseaux, il sera possible

d'obtenir en service combiné des billets directs, l'enregistrement des bagages ainsi que des abonnements ordinaires, scolaires et ouvriers.

Quant aux marchandises, la base de la tarification substantiellement différente sur les deux réseaux sera aménagée de façon à instaurer un régime d'unification comparable à celui qui existe entre la Société nationale des Chemins de fer belges et les Compagnies concédées.

Il ne paraît pas douteux non plus que la même sous-commission ne se mette en liaison avec la nouvelle sous-commission des « containers ».

Le container, perfectionnement récent, est un cadre de groupage dans lequel les marchandises chargées peuvent demeurer sans transbordement, le cadre seul étant transporté au moyen d'une grue d'un wagon à un autre ou du wagon à l'auto de livraison. Cette découverte a eu à ses débuts un grand retentissement en Angleterre et aux États-Unis, où l'on n'avait pas hésité à l'appeler « the key of transport » ses applications pratiques seraient — paraît-il — moins étendues qu'on le pensait de prime abord.

En ce qui concerne la *sous-commission relative à la coordination des transports dans les grandes agglomérations*, deux indications paraissent nécessaires.

Le maintien des tramways doit y être préconisé, en principe, en raison de la modicité du prix de transport, nonobstant les critiques dont ils sont l'objet à cause de l'encombrement de la circulation et du danger qu'ils créent par leur rigidité.

S'ils n'ont pas trouvé grâce devant la Commission anglaise, qui, jugeant pour ce pays, n'a pas hésité à déclarer que le système était périmé et devait faire place progressivement à d'autres modes de transport, notre standing de vie à bon marché indique la conclusion contraire.

La même sous-commission a l'obligation toutefois d'étudier la position respective du Chemin de fer et des Tramways.

Ces derniers, en effet, par le développement tentaculaire de leurs lignes dans la périphérie des agglomérations, ont enlevé au chemin de fer la totalité du trafic de banlieue dans le voisinage des grandes villes.

Le cas concret par excellence est celui des Tramways Bruxellois qui ont porté leur réseau de 40 kilomètres à 192 kilomètres.

Par voie de conséquence, le chemin de fer a déclassé ses gares : Haren-Nord, Haren-Sud, Vilvorde, Laeken, Zellick, Forest-Est, Forest-Midi, Uccle-Stalle, Boitsfort, Auderghem, Stöckel, Wesembeek, Tervueren. D'autres, ce qui est pire, aggravant le débet, ne conservent plus que les voyageurs descendant avant le terminus du chemin de fer ou s'embarquant après : Jette, Berchem-Sainte-Agathe, Uccle-Calevoet, Watermael, Etterbeek.

Si les tramways sont mieux qualifiés que le chemin de fer pour desservir le trafic suburbain, la préférence doit leur être accordée — sous la condition d'une redevance compensatoire pour le chemin de fer, comme le prévoit — dans le cas des autobus — la loi récente sur la Réglementation des transports en commun par route.

Il n'est pas certain, par contre, que cette infériorité soit définitive; il est probable, même dans le cas de l'agglomération bruxelloise, que si le Chemin de fer avait adopté pour se défendre le mode de traction employé pour le combattre, il eût conservé son trafic aux petites distances.

Si réduit que soit le parcours, si récente que soit la mise en service, si défavorable que soit la période d'hiver, l'essai tenté avec une belle hardiesse par les promoteurs de la ligne du Quartier-Léopold à Tervueren, établit

péremptoirement la possibilité d'une revalorisation du chemin de fer par l'électrification.

Les recettes journalières, qui étaient de 330 francs en service à vapeur, atteignent plus de 2,000 francs les jours ouvrables et plus de 5,000 francs les jours fériés. Les trois jours de Pâques, la recette s'est élevée à 30,000 francs.

La coordination *du rail et de l'eau* se présente sous deux aspects; c'est, d'abord, le conflit existant entre le Chemin de fer et la Batellerie et, ensuite, la recherche d'une collaboration ultérieure entre les deux transports.

Il a déjà été fait mention plusieurs fois du premier point; la presse et les Chambres lui ont fait écho à maintes reprises; le rapporteur avait donc pour devoir d'apporter des précisions.

Elles sont fournies par le rapport de la séance tenue, le 7 mars dernier, par la troisième Sous-Commission du Comité supérieur de la Navigation intérieure, qui relate que la concurrence actuelle du chemin de fer à la batellerie aurait pour cause les *tarifs spéciaux nos 40 et 45*, adoptés par le Conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer belges le 20 novembre 1931 et relatifs aux transports par voie ferrée des ciments et des craies de provenance ou à destination d'industries riveraines du canal du Centre (1).

La Sous-Commission fut saisie également au cours de la même séance d'une plainte relative à un projet de tarif spécial sur le transport par fer des charbons allemands à l'exportation via des ports maritimes belges comportant des réductions tant sur le parcours ferré en Allemagne que sur celui en Belgique.

L'examen du second grief fut ajourné jusqu'à précision ultérieure sur les intentions prêtées à la Société nationale des Chemins de fer belges.

Quant au premier, il fut décidé que les renseignements statistiques seraient demandés au Service compétent des Ponts et Chaussées pour les tonnages ciments et craies ayant emprunté pendant les mois de janvier et février de 1931 et de 1932, les canaux du Centre et de Mons à Condé.

Le conflit étant ainsi délimité et instruit, il est permis d'espérer une solution prochaine et satisfaisante par négociation directe entre la troisième Sous-Commission de la navigation intérieure et la Société nationale des Chemins de fer belges et si celle-ci n'aboutissait pas, par l'intervention du Conseil supérieur des Transports et des Ministres intéressés.

Quant à la collaboration ultérieure entre le rail et l'eau, la Commission anglaise des transports, si hostile aux tramways, indique toute sa faveur au maintien des canaux, dont elle estime la concurrence nécessaire pour l'abaissement des prix.

Il ne saurait être dénié, que depuis le début de la crise, les exploitants de la batellerie ne se soient imposé de très durs sacrifices, qui leur ont obtenu notamment la préférence pour certains transports de charbon, raccordés à la voie d'eau.

(1) *Mise en vigueur des tarifs spéciaux :*

A. — N° 40 applicable aux expéditions de ciments effectués par quantités de 60,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

L'application de ce tarif qui concède les prix de la 5<sup>e</sup> classe C du tarif réduits de 39 p. c., avec minimum de fr. 22.70 par tonne, est subordonnée à la remise au transport d'un tonnage d'au moins 12,500 tonnes dans le délai d'un an par un seul et même expéditeur au départ d'une même station à l'adresse d'un seul destinataire à la même station d'arrivée.

B. — N° 45 applicable aux expéditions de craie brute pour cimenteries effectuées par quantités de 60,000 kilogrammes au moins ou payant pour ce poids.

L'application de ce tarif qui concède les prix du tarif spécial n° 68 réduits de 15 p. c. est subordonnée à la remise au transport d'un minimum annuel de 180,000 tonnes par un même expéditeur à la même station belge d'arrivée.

De 1929 à 1932, les frets sur les principales places ont subi une diminution moyenne de 55 p. c.

<i>Frets par tonne métrique :</i>	<i>Avril 1929</i>	<i>Avril 1932.</i>
Anvers à Liège . . . . . frs.	24 »	10.50
Anvers à Charleroi . . . . .	36 »	20 »
Anvers à Bruxelles . . . . .	12 »	7 »
Anvers à Mons . . . . .	18 »	14 »
Anvers à Gand . . . . .	10.50	7 »
Anvers à Courtrai . . . . .	19 »	13 »
Liège à Anvers . . . . .	30 »	17 »
Charleroi à Anvers . . . . .	33 »	20 »

L'initiative privée prend donc en l'occurrence une avance considérable sur le service public.

Si la tâche de conciliation à remplir par la *Sous-Commission rail-eau*, qui commencera sous peu ses travaux, en est plus ardue, elle n'en est que plus nécessaire; les rapports anciens de mitoyenneté entre le rail et l'eau en ménagent les possibilités.

La tâche de la *Sous-Commission rail-route* sera par contre beaucoup plus ardue.

Dans cette nouvelle concurrence, le rail est représenté par deux intéressés : le grand et le petit chemin de fer; la situation de ce dernier est même plus grave, car si la perte qu'il subit est moindre en chiffres absolus, la répercussion en est pour lui plus profonde en raison du trafic moins pourvu et des régions moins favorisées qu'il dessert.

La coordination des transports rail et route a retenu l'attention spéciale du Ministère des Transports dès la constitution du Département en octobre 1929.

La première tâche entreprise fut de mettre ordre dans la situation des services d'autobus et d'autocars dont le contrôle venait d'être rattaché au Département.

Sur quelque trois cents lignes exploitées, 60 seulement étaient pourvues d'une autorisation régulière, plus de 250 circulaient sans autorisation avec la complaisance bénévole de toutes les autorités.

Malgré l'outil imparfait qu'était la loi du 15 septembre 1924, le Département est parvenu à liquider l'arriéré et à fort peu d'exceptions près, le passé est aujourd'hui régularisé.

Actuellement, 320 services sont régulièrement concédés : 200 à des entreprises particulières et 120 à la Société nationale des Chemins de fer vicinaux qui en confie, habituellement, l'exploitation à des concessionnaires privés.

Le Département avait le légitime souci de faire mieux et notamment de permettre aux deux sociétés nationales de se défendre efficacement contre la concurrence illicite, faculté qu'il fallait, dans des conditions identiques, mettre à la disposition de tout transporteur en possession d'un service régulier concédé antérieurement, tel que sociétés de tramways ou exploitants d'un service d'autobus.

Au sujet de cette concurrence, chemins de fer et autobus, l'honorable Ministre des Transports a donné, dans sa conférence au Jeune Barreau de Bruxelles, les précisions suivantes :

Sur 312 lignes d'autobus pourvues d'une autorisation régulière et d'un développement de 6,000 kilomètres :

33 ayant un parcours de 480 kilomètres sont complètement parallèles au grand chemin de fer;

78, dont 32 font également concurrence au vicinal, s'adressent dans une proportion de 10 à 75 p. c. à la clientèle normale du chemin de fer;

32 prennent une part de la clientèle du vicinal;

129 sont exploitées par les vicinaux parmi lesquelles 74 occasionnent un certain préjudice au grand chemin de fer.

En vue de mettre ordre à la concurrence et d'obvier au retour des mêmes abus, le Gouvernement déposa le projet de loi portant révision de la législation sur les services publics d'autobus et d'autocars, qui, adoptés préalablement par la Chambre, fut voté à l'unanimité par le Sénat en mars dernier.

L'analyse du projet de loi a été faite de façon excellente par M. De Winde à la Chambre et par notre honorable collègue, le Comte de la Barre d'Erquennes au Sénat.

Je pourrais donc m'abstenir, si je n'avais besoin de plusieurs références pour le contexte de ce rapport.

Je rappelle dans cette intention les articles suivants :

*Art. 1.* — Création d'un Comité consultatif des autobus.

*Art. 3.* — Détermination dans l'acte d'autorisation des obligations imposées aux exploitants : disposition essentielle pour assurer désormais le confort et la sécurité des voyageurs.

La précarité des autorisations de même que les modestes ressources de la plupart des exploitants, tous entrepreneurs distincts dont la principale mise de fonds est l'exploitation en famille sans frais généraux, avaient eu pour conséquence l'emploi sur beaucoup de lignes d'un matériel inavouable.

Celui-ci fera place progressivement à des voitures confortables et de grande capacité, le matériel belge étant préconisé. La responsabilité civile sera couverte par une assurance « Omnium ».

*Art. 6.* — Obligation de l'adjudication publique pour toute autorisation; la faculté est réservée toutefois à l'exploitant d'un service déjà concédé et desservant déjà la majeure partie du nouveau service demandé d'obtenir la dite concession sans être assujéti à l'adjudication publique.

*Art. 12.* — Assimilation de la Société nationale des Chemins de fer belges et de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à tout demandeur en concession.

*Art. 13, § 1<sup>er</sup>.* — Fixation de redevance éventuelle au profit de l'État, des provinces ou des communes : principe ancien, mais innovation importante du paragraphe 3 : droit pour l'État de stipuler en outre, le cas échéant, une redevance spéciale au profit des deux sociétés nationales.

Cette disposition seule eût pu justifier la loi, car elle pose un principe financier, qui, étendu à tous les moyens de transports, pourrait aiguiller le problème ardu de la coordination vers des solutions pratiques et prochaines.

La nouvelle loi ne s'applique pas au transport en commun de marchandises.

Alors que jadis — la concurrence avait été vive entre le Chemin de fer et les Messageries qui avaient réussi, contrairement aux diligences, à conserver une position intéressante et à obtenir finalement pour désarmer un traité demeuré en vigueur jusqu'à la guerre et qui leur accordait des wagons à demi-tarif, elle paraît sommeiller actuellement de ce côté.

Le grand développement des transports privés constitue un handicap qu'aucun entrepreneur de transports de marchandises en commun, s'il est avisé, ne pourrait sous-évaluer.

De leur côté, les Sociétés nationales en contact désormais plus étroit et aiguillonnées par la crise ne manqueront pas d'accélérer leur service et à l'exemple des chemins de fer fédéraux suisses qui y ont trouvé la meilleure arme contre la livraison « porte à porte » des automobiles, de développer le service de prise et remise à domicile en auto, déjà organisé dans les grandes villes.

D'autre part, l'État s'est assuré de la meilleure façon le monopole du trafic le plus intéressant : celui des petits colis, grâce à l'initiative de l'Administration des Postes, qui inaugura en 1928 un service de colis postaux qui tint la promesse des affiches-réclames « expédition comme la lettre ».

Si la coordination des transports et les compressions de la crise imposent l'unification des deux services : colis postaux et petits colis du chemin de fer, dont la dualité est sans justification en principe et si, contrairement aux vœux des usagers, qui, pour la plupart, acceptent encore de payer la taxe supplémentaire d'un franc par colis par suite de la célérité du service postal, l'Administration des postes devait être dessaisie, que, dans ce cas — et ici je rentre positivement dans l'examen du budget des transports — la Société nationale s'inspire des méthodes postales et en maintienne l'application dans leur intégralité : l'État y a plus d'intérêt que les clients du service en vue de ne pas provoquer de ce côté la concurrence routière qui pourrait surgir.

Le Département des transports possède donc — comme nous venons de le voir — une loi intéressante pour la réglementation des transports en commun des personnes par la route.

Si, comme le fait est acquis, il en poursuit l'application avec diligence, s'il est soutenu dans son action par les autorités administratives et judiciaires, qui y paraissent toute dévouées, la concurrence rail-route entrera de ce côté dans la voie de l'apaisement.

Ce n'est toutefois qu'un aspect très partiel du problème.

D'après la statistique déjà produite, les autobus et autocars ne sont qu'au nombre de 1,544 dans l'effectif automobile de 158,042 véhicules.

La nouvelle sous-commission reste donc les mains pleines; à peu près tout le conflit, le point névralgique de la question : c'est la compétition du rail avec les véhicules privés : voitures, camions, camionnettes.

Qu'il s'agisse de personnes ou de marchandises, l'automobile privé offre la facilité et l'agrément, suivant une boutade spirituelle, du train spécial toujours sous pression, avec cet avantage plus substantiel de réaliser le transport de porte en porte « door to door facilities » disent les Anglais qui, plus que nous-mêmes, soulignent que ce facteur joue, principalement aux petites et moyennes distances, ce qui est leur cas et le nôtre.



Les agréments et les facilités d'ordre personnel, comme certaines utilisations d'ordre professionnel, ont été expérimentées par tous.

Quant aux marchandises, le camion automobile, comme conséquence du porte à porte, opère la livraison immédiate, dispense de toute formalité administrative, réduit ou supprime l'emballage, tant et si bien que certains négociants ont transformé la caisse de la camionnette en succursale ambulante, les parois en rayons, dans lesquels le livreur puise à même les commandes. Ces diverses et multiples commodités permettent de compenser, s'il échet, le coût supplémentaire sur le tarif du chemin de fer, mais le cas n'est pas habituel, car, si le transport est plus onéreux par la route, s'il est encombrant ou pondéreux, il est maintenu au Chemin de fer.

Beaucoup de tissages font aujourd'hui leur livraison par automobile, aucun ne s'approvisionne de même de charbon ou de matières premières.

Cette situation, préférentielle à tant d'égards de l'automobile privé, a amené en Angleterre, certains économistes empressés, à présager la faillite du rail; l'un d'eux a même préconisé le démontage anticipatif de certaines lignes.

Rien n'est moins fondé.

L'automobile n'a pas entamé la valeur technique du chemin de fer; seul, ce dernier a la puissance de transporter la foule des voyageurs et la masse des marchandises; plus de 600,000 prennent encore le train, chaque jour, malgré la crise et plus de 20,000 wagons sont chargés dans le même temps.

Ce dynamisme du chemin de fer qu'il faut maintenir en plein rendement dans l'intérêt général, est la résultante de la découverte technique sur laquelle il repose : la bande d'acier qu'est le rail, surface plane, lisse, et à frottement réduit, installée en site propre et exclusif.

Dans une étude récente, M. Haerens a mis objectivement en parallèle la valeur respective des différents moyens de transport.

	Métropolitain de Paris (1)	Tramways I motrice — I remorque.	Autobus Capacité 47 places.	Trolleybus.	Autos privés tourisme.	Taxis et autos privés ville.
Débit personnes h.	28.700	14.400	6.800	2.100	2.900	1.500
Places klm. heure .	632.000	187.200	88.500	27.300	109.000	22.500
Encombrement de voirie par véhicule	000.000 (site propre)	43 m <sup>2</sup> 10	20 m <sup>2</sup> 65	20 m <sup>2</sup> 65	6 m <sup>2</sup> 40	6 m <sup>2</sup> 40
Encombrement de voirie par voyageur	000.000 (site propre)	0 m <sup>2</sup> 360	0 m <sup>2</sup> 440	0 m <sup>2</sup> 360	4 m <sup>2</sup> 25	4 m <sup>2</sup> 25

Les dernières indications relatives aux surfaces occupées sont particulièrement intéressantes pour ceux que préoccupe le désencombrement de la voirie urbaine.

(1) D'après une statistique de 1928. — Le battement ayant été réduit de 1"38 à 1"30, le rendement actuel est plus élevé.

Dans une conférence faite au Congrès du Génie civil à Paris, en septembre dernier, M. Javary, directeur de l'Exploitation de la Compagnie du chemin de fer du Nord, a fait *a contrario* la démonstration de la puissance dynamique du rail.

Il suppose sur un autostrade les 1,100 camions lourds, très lourds, de 20 tonnes avec leur remorque, qui transporteraient l'envoi quotidien des houillères du Nord et du Pas-de-Calais vers la région parisienne.

Contingent de chauffeurs, convoyeurs et réparateurs, hors de toute proportion avec le personnel des trains.

Aux carrefours, des gendarmes, faisant de jour des signaux à mains, la nuit des signaux lumineux; aux croisements d'interminables arrêts, les voitures privées dérivent par les voies départementales dans la difficulté de dépasser ou de croiser la colonne charbonnière; la chaussée a été munie de plaques en fonte au sillage des roues.

Moralité : chacun attend le bon génie qui mettra ordre à cette situation en inventant le chemin de fer, s'il ne l'était déjà.

Par contre, l'automobile a fait subir au rail un sévère handicap tarifaire et lui a enlevé son monopole de fait en l'atteignant dans ses recettes rémunératrices.

Si, quant à l'ensemble, il ne lui a pris qu'un nombre limité de voyageurs et un tonnage réduit de marchandises, il a opéré ce prélèvement sur les parcours bénéficiaires — grâce auxquels des réductions importantes sont consenties dans l'intérêt général, le transport même en dessous du prix coûtant pour certaines catégories de voyageurs.

En ce qui concerne les voyageurs, il s'est produit sur les voyageurs de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe et ceux du tarif plein en 3<sup>me</sup> classe, les abonnés ordinaires et ouvriers restant clients du Chemin de fer et quant aux marchandises, sur les articles de prix sous petit volume.

Nous sommes particulièrement bien placés en Belgique, comme l'établissent les tableaux ci-dessous, année 1930, pour nous rendre compte des effets de ce handicap tarifaire, le chemin de fer ayant pratiqué de longue date la détaxe pour les gros trafics; toute volontaire qu'elle soit, cette politique est la cause principale du déficit considérable du service des voyageurs.

	Voyageurs kilomètres en %.	Recette correspondante en %.
	—	—
Billets ordinaires de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	0,8	3,4
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	6,0	16,2
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	30,1	47,6
Abonnements ordinaires et scolaires . . . . .	18,5	15,2
Sociétaires, etc. . . . .	3,3	4,0
Abonnements ouvriers . . . . .	41,3	13,6
	<hr/>	<hr/>
	100.0	100.0

Même constatation pour les marchandises dont le tarif comporte dix classes avec un barème dégressif *ad valorem*; l'automobile camion intervient dans le tonnage réduit des catégories chères et laisse au chemin de fer le volume des matières pondéreuses sans recette rémunératrice.

Classes de tarif.	Tonnes kilométriques en millions.	%	Recette par tonne kilométrique.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	3,255	1,2	0,98
2 <sup>e</sup> — . . . . .	76,622	2,9	0,87
3 <sup>e</sup> — . . . . .	26,923	1,0	0,82
4 <sup>e</sup> — . . . . .	80,288	3,0	0,92
5 <sup>e</sup> — . . . . .	319,061	12,0	0,60
6 <sup>e</sup> — . . . . .	96,920	3,7	0,46
7 <sup>e</sup> — . . . . .	240,374	9,1	0,41
8 <sup>e</sup> — . . . . .	256,249	9,7	0,40
Spéciaux . . . . .	1,069,974	40,4	0,25
Barème 67 (charbon). . . . .	450,903	17,0	0,36
Totaux.	2,649,569	100,0	0,40

Mais l'automobile, voiture ou camion, comme l'établissent le relevé proportionnel de M. Haerens et les considérations de M. Javary, a contre lui l'encombrement qui, déjà, fait obstacle à son emploi dans le centre des grandes agglomérations.

Suivant l'observation de M. Castiau, les gens non avertis s'illusionnent sur le nombre des véhicules qu'ils voient sillonner les grandes routes. L'auto et le camion prennent beaucoup de place pour transporter peu de gens et peu de choses (1).

Quant au coût, si au grand dam de leur inexpérience ou feignant d'ignorer pour ne pas renoncer à leur satisfaction d'agrément, d'aisance, ou d'amour propre, beaucoup d'usagers n'intègrent dans le prix de revient que les bandages, le carburant et les huiles, il reste acquis que l'auto restera réservé dans notre pays à une minorité de gens aisés ou de personnes auxquelles elle est indispensable pour l'exercice de leur profession.

Mais même dans cette limite, la concurrence de l'auto privé constitue pour le chemin de fer une concurrence redoutable par la suppression de recettes rémunératrices — voyageurs et marchandises. Y a-t-il remède à cette situation et lequel?

Au point de vue automobile, lui imposer, en sus des frais d'entretien et de réinstallation de la route, une taxe compensatoire, équivalente au bénéfice

(1) *Revue des Sciences Économiques*, numéro d'avril 1931.

que faisait le chemin de fer sur les transports chers et qui lui servaient d'appoint pour opérer des réductions prévues dans l'intérêt général?

L'équité ne saurait en être discutée et constituerait une application nouvelle du principe d'indemnisation prévu à l'article 13, paragraphe 3 de la loi sur la coordination des transports de personnes par chemin de fer et par autobus.

En fait, la mesure aurait toutefois peu de chance d'être acceptée — parce qu'elle apparaîtrait comme la rançon d'une découverte nouvelle dans le dessein de l'éliminer.

Une fois de plus, par conséquent, le chemin de fer devra trouver en lui-même les solutions adéquates.

Il est indiqué, en premier lieu, s'il a perdu son monopole de fait, d'alléger les obligations rigoureuses qui lui avaient été imposées de ce chef.

Parmi ces obligations, celle d'accepter et d'exécuter toute livraison dans un délai déterminé.

Pour y satisfaire, le chemin de fer disposait d'une réserve spéciale de neuf mille wagons qui, dans la période de prospérité, était en souffrance pendant dix mois de l'année.

Une autre : celle d'établir des tarifs uniformes, basés sur l'ensemble de l'exploitation, en y incorporant notamment la moins-value de services déficitaires. Privé de son monopole, le chemin de fer doit avoir la possibilité de se défendre par des tarifs basés sur le prix de revient sur le trajet concurrencé plus une marge bénéficiaire.

La Société Nationale pourra également tirer parti sous les auspices de la loi récente, de l'installation de certains transports routiers affluents de ses lignes.

Ce ne sont là toutefois que des palliatifs.

Pour parer à la concurrence de la route et pâtir moins de la crise, pour agir efficacement sur les destinées du chemin de fer et lui accorder un nouveau bail emphytéotique avec la faveur du public, au point de vue des voyageurs notamment, il faut une mesure plus profonde.

La Commission anglaise, tout en relevant la vitesse accélérée de certains grands trains, constate que depuis près de quatre-vingts ans, la vitesse des autres n'a pas varié, ni leur fréquence, ni leur confort.

La régénération se trouverait-elle dans une transformation de la traction, dans un nouveau graphique *de vitesse, de fréquence et de confort?*

La question fera l'objet du chapitre suivant.

---

### CHAPITRE III. — AMÉLIORATION ET MODERNISATION DU CHEMIN DE FER.

Avec le chemin de fer, nous revenons à la question fondamentale.

Dans la réalité, le problème des transports, c'est lui, c'est son organisation, son installation, son exploitation, ses ingénieurs, son personnel, son matériel, son bilan.

Seul, il possède un domaine indépendant jalonné de ses voies et de sa signalisation; en bordure, la multitude de ses stations, quelques-unes aux proportions d'édifices publics. Au dehors, des constructions, des agglomérations, des quartiers de ville dont la raison d'être est l'existence du Chemin de fer.

Travailler avec lui et pour lui, c'est s'élever dans un plan de grandeur; notre réseau ferré de 30 kilomètres aux 100 kilomètres carrés est le plus dense du monde; celui de l'Angleterre, qui le suit, dépasse un peu la moitié de son chiffre.

Il ne connaît plus toutefois la prospérité; abîmé par la crise, miné par l'automobile, il subit de mois en mois une déchéance plus profonde, qui va jusqu'à porter atteinte à son prestige.

Le laboureur à la charrue, le roulier à la barrière se demandent jusques à quand passeront ces files de wagons vides et si ceux qui gèrent, ignorent cet état de chose ou sont impuissants à le changer.

Malgré l'importance de la question technique, la modernisation du chemin de fer et la transformation du mode d'exploitation ne paraissent pas avoir préoccupé particulièrement la Direction de la Société Nationale des Chemins de fer belges, du moins l'opinion publique n'a pas été mise au courant de ses travaux.

Avant d'aborder le problème, il est donc utile de rechercher quelques directives.

Il porte, d'abord, en ordre principal, sur le trafic voyageurs; c'est le mal spécifique, le déficit progressif — 537 millions en 1931 — à réduire ou à boucher, en vue d'assurer par le boni des marchandises la balance des comptes et permettre une réduction des tarifs. Toute amélioration au service voyageurs s'appliquerait d'ailleurs automatiquement aux marchandises.

Il paraît indiqué, en second lieu, d'intensifier la distinction entre lignes principales et secondaires; ces dernières, trop coûteuses en raison d'une organisation complète pour une clientèle insuffisante, doivent être ramenées aux exigences pratiques.

Dans la publication de la Conférence, dont j'ai fait mention, M. l'Ingénieur Javary fait paraître en parallèle deux cartes, montrant l'une le réseau du Nord dans sa physionomie d'aujourd'hui et l'autre avec la répartition préconisée entre les deux catégories de lignes.

Les 3,830 kilomètres de voies actuelles deviennent 2,297 kilomètres de voies principales et 1,533 kilomètres de voies d'embranchement. Les gares principales, dénommées gares-centres, ne sont plus qu'au nombre de 68 contre 755 de seconde zone.

Cette conception, que l'auteur appelle « *la sortie de l'état chaotique* », a fait l'objet d'une demande d'essai de la part de la Compagnie du Nord au Gouvernement français pour une longueur de 123 kilomètres situés sur le parcours Paris-Bruxelles.

Il convient de rechercher en dernier lieu le mode d'exploitation qui réponde

aux desiderata des voyageurs, clichés par la Commission anglaise des Transports dans la formule expressive : « *confort, vitesse, fréquence* ».

Pour les deux catégories de lignes, il s'apparente à l'exploitation étalée et ininterrompue des tramways, avec le même type d'horaire fixe et périodique en remplacement de l'horaire intermittent.

Sur les lignes secondaires : suppression des trains lourds et lents actuels et leur remplacement par des automotrices à vitesse commerciale élevée avec arrêts plus nombreux.

Sur les lignes principales, une traction plus rapide que la vapeur, plus souple surtout au démarrage et à la prise de vitesse pour permettre l'envoi de convois successifs demi-lourds avec renforcement aisé aux heures de pointe.

Les réalisations faites ou projetées par la Société Nationale sur les lignes secondaires sont exposées dans un fascicule paru en janvier dernier.

La Société s'inspire des circonstances et a recours à des formules diverses :

1° *La vicinalisation.*

Sur la ligne Bertrix-Muno et celle de Dixmude-Nieuport (en projet), la Société Nationale applique « la vicinalisation », c'est-à-dire l'exploitation en navette des trains de voyageurs, ce qui permet la suppression de la signalisation et l'enlèvement des voies de croisement ; la délivrance des billets a lieu dans les trains.

Les trains de marchandises sont maintenus sur toutes les lignes à un service aller et retour chaque jour ; les cours de déchargement sont ouvertes de 6 heures à 19 heures.

Sur certaines lignes, les rames de marchandises sont remorquées, par raison d'économie, par les machines de manœuvres des stations d'about, chacune d'elles, Ath et Blaton par exemple, fournissent la moitié du parcours afin de permettre plus facilement le dépassement des trains de voyageurs.

2° *La suppression des trains de voyageurs et le remplacement par des autobus.*

Sur certaines lignes, telle Ypres-Roulers, qui passent en plaine en dehors des agglomérations, ou qui sont nettement déficitaires telle Battice-Verviers (en projet), la Société Nationale supprime les trains de voyageurs et les remplace par un service d'autobus, qui assure au moins autant de relations que le même service voyageurs et, innovation importante quant à l'autobus, en appliquant toutes les réductions tarifaires consenties sur le chemin de fer.

3° *L'emploi d'automotrices.*

Dans la banlieue de Liège (lignes de Liège-Esneux, Liège-Visé et Liège-Verviers), la Société Nationale a mis en service depuis près de deux ans les automotrices, Sentinel à vapeur, 62 places et vers la même époque dans la banlieue de Gand, des automotrices Diesel à essence, 90 places.

Jusqu'à présent, l'Administration n'a employé sur ces lignes les nouveaux véhicules que pour augmenter les arrêts et renforcer l'horaire par la création de trains nouveaux ; elle n'a pu, de ce chef, que réduire la composition de certains trains sans les supprimer.

Elle estime actuellement devoir faire davantage : intensifier l'utilisation des automotrices pour arriver à la suppression même des trains, le train léger coûtant fr. 3.80 au kilomètre, tandis que celui de l'automotrice Diesel n'est que de fr. 1.80.

Ces essais quoique complets sont donc satisfaisants, dans la région de Liège notamment, où les autobus Liège-Visé ont réduit de moitié le nombre de leurs départs.

Un essai beaucoup plus concluant quoique à ses débuts, — il date de fin février, — a été entrepris sur la ligne Pepinster-Spa, l'automobile concurrent Verviers-Spa faisant une recette estimée à 4,000 francs par jour, départ dans chaque sens, toutes les trente minutes en hiver et quinze minutes en été.

La position du Chemin de fer étant favorable, parcours dans la vallée au centre des agglomérations, l'exploitation a été remaniée comme suit : nouveau parcours : Verviers (au lieu de Pepinster)-Spa; nombre de relations : 25 au lieu de 15 et suppression de 9 train lourds.

Les premiers renseignements sont édifiants :

Semaine du 15 au 21 février (ancien régime) :	. . .	16,887 voyageurs.
Semaine du 25 février au 3 mars (nouveau régime) :	. . .	22,057 —
Semaine du 4 mars au 10 mars ( » » ) :	. . .	24,443 —

Ces diverses automotrices sont du type lourd : croisement du wagon et de la locomotive avec le même principe d'adhérence au rail : le poids des bandages, des roues et du châssis.

Les Français se sont aiguillés dans une autre direction, celle de l'automotrice légère, cherchant l'adaptation au rail de l'auto courant avec ses principales spécifications, l'adhérence étant obtenue par le moulage du bandage en caoutchouc : bénéfice net, en cas de réussite, la suppression du poids mort des automotrices lourdes.

Les échos favorables que nous avons eus des essais de la « Micheline » dans son pays d'origine, nous ont été confirmés par les journaux, qui nous ont appris que le 11 avril dernier, une « Micheline » avait été expérimentée par l'honorable Ministre des Transports et ses fonctionnaires sur le trajet de Bruxelles à Gand et retour et que, réserve faite de la capacité de la voiture, les appréciations étaient favorables.

Quel que soit le mérite de ces premiers essais, l'opportunité qu'il y avait de les faire, la pertinence de leurs conclusions, l'intérêt des communiqués, il faut se garder de toute illusion comme dans le cas de la coordination des transports.

Avec les voies secondaires et d'embranchements, on reste dans l'aspect fragmentaire de la question et dans les mesures de détail, le problème fondamental demeure entier ou à peu près; quel est le programme et quelle est la solution pour les lignes principales?

La réponse est une et invariable, elle paraît ne pas pouvoir être autre part que dans l'électrification.

Tous les continents et à peu près tous les pays possèdent des lignes électrifiées en exploitation et leur développement qui atteint actuellement 16,000 kilomètres, ne cesse de progresser, tant dans ses réalisations que dans les extensions projetées.

Les centrales thermiques de plus en plus nombreuses indiquent que l'électrification ne sera pas le privilège des régions disposant de la houille blanche et de centrales hydro-électriques.

Exception faite de la récente et courageuse initiative de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tervueren, notre pays figure par la mention « néant » dans la statistique internationale des Chemins de fer, position pénible pour notre amour-propre et pour notre réputation industrielle.

Si nous rappelons volontiers que le pavillon belge a couvert la construction du chemin de fer Hankow-Pékin, la Chine nous reprend des points, le chemin de fer du Sud de la Mandchourie étant exploité à l'électricité.

La documentation technique et financière relative à l'électrification est principalement de source étrangère.

L'exploitation électrique emploie deux matériels distincts.

Pour les lignes à grande distance : *la locomotive électrique*.

Si la locomotive à vapeur s'est bien défendue en ces derniers temps, notamment par le chauffage de l'eau d'alimentation et la surchauffe, la locomotive électrique lui est supérieure; sans allumage, elle est toujours sous pression, tous ses essieux peuvent être moteurs, ce qui, à poids égal, lui permet de remorquer un train beaucoup plus lourd. Sa supériorité comme sa régularité résident toutefois dans le fait qu'elle reçoit son énergie du vaste réservoir qu'est la centrale avec sa puissance constante, tandis que la locomotive à vapeur n'a que son foyer ambulant pour lequel elle doit traîner eau et combustible.

Son coût, par contre, est double, mais elle rend le double, de telle sorte qu'un parc de locomotives électriques est à peu près du même prix que le parc de locomotives à vapeur.

Pour les lignes de petite et moyenne distance — 50 à 60 kilomètres d'un centre — le train à unités multiples, c'est-à-dire un train composé uniquement de voitures automotrices et de remorques, disposées de telle façon que chaque rame soit constituée d'éléments identiques, chacune d'une automotrice et d'une ou de deux remorques, le mécanicien conduisant l'ensemble.

Avantages :

- 1<sup>o</sup> Circulation dans les deux sens sans manœuvre au terminus;
- 2<sup>o</sup> Augmentation ou suppression de matériel à volonté;
- 3<sup>o</sup> Puissance motrice proportionnelle aux voyageurs transportés et répartie sur toute la longueur du convoi, d'où un démarrage puissant permettant les départs sûrs et rapides, désencombrement des voies en un temps beaucoup plus réduit et possibilité d'intercalation de trains divers par suite de la rapidité de mise en marche et de prise de vitesse.

En ce qui concerne le temps de parcours, le gain de temps moyen est estimé à 20 p. c. pour les trains express comme pour les trains omnibus et de 25 à 30 p. c. pour les trains de marchandises, résultat obtenu par l'augmentation de la vitesse moyenne sans surélévation de la vitesse maxima.

Au point de vue financier, la formule adoptée à l'étranger est conforme à nos principes ferroviaires : l'électrification doit être payante; il faut que les dépenses d'exploitation électrique majorées de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses de premier établissement engagées pour l'électrification soient inférieures aux dépenses d'exploitation de la ligne non électrifiée.

Sans les intégrer dans le rendement financier, la documentation étrangère fait état des avantages indirects de l'électrification; à titre d'exemple :

- 1<sup>o</sup> L'accroissement de capacité des gares et des lignes, qui permet soit de multiplier les trains, soit d'éviter le doublement de lignes trop chargées;
- 2<sup>o</sup> L'accroissement du confort des voyageurs et du personnel dû notamment à la suppression des fumées et l'augmentation de vitesse moyenne des convois, la diminution des risques d'incendie;
- 3<sup>o</sup> La suppression du dur métier de chauffeur; sur les rapides, 1,500 kilogrammes passent chaque heure par ses mains; le mécanicien, débarrassé du souci de la chauffe, est placé dans de meilleures conditions de confort et de visibilité, ce qui augmente la sécurité;



4° Comme conséquence de la disparition des fumées : réduction des frais d'entretien et de nettoyage du matériel roulant, de la voie et des ouvrages d'art, assainissement des gares et de leurs abords, d'où la récupération des « air rights », c'est-à-dire de la propriété de l'air permettant la construction de grands immeubles au-dessus des stations électrifiées;

5° L'appoint important fourni à l'électrification générale par une consommation considérable et régulièrement répartie permettant le transport de la force motrice à longue distance.

Les renseignements étrangers signalent également, dans les circonstances actuelles, le point de vue de l'assistance par le travail contre le chômage, plaçant en tête l'électrification comme dépense récupérable et assimilable à une commande anticipative.

Certaines compagnies prennent même aisément leur parti de la crise et professent à cet égard un réalisme particulièrement courageux.

L'électrification étant pour elles un phénomène inéluctable, dont il n'est plus permis de penser qu'il ne se réalisera pas, elles accélèrent l'exécution de leur programme, estimant que le bas prix des matières et le grand rendement de la main-d'œuvre permettent cette transformation sur des bases exceptionnellement favorables et que le trafic étant réduit, les travaux peuvent être exécutés avec beaucoup moins d'entraves, ce qui est également une économie.

Au regard de la défense nationale, un programme définitif ne peut être envisagé que de concert avec l'autorité militaire.

La question fait l'objet d'études particulières du Haut Commandement français.

Il apparaît toutefois que la multiplication des centrales d'énergie, leur interconnexion, l'emploi d'un certain nombre de locomotives Diesel-électrique soient de nature à apaiser des appréhensions. Mais il y a surtout la limitation de l'électrification à une fraction du réseau et le maintien par conséquent, pendant de longues années encore, d'un parc de locomotives suffisant pour faire face aux besoins limités et incertains du temps de guerre; nos souvenirs de 1914 nous servent à cet égard.

Quant aux services électriques en exploitation à l'étranger, si attrayante que puisse être pareille documentation, elle ne pourrait trouver place dans un rapport sur le budget et il n'est permis de lui accorder qu'une courte mention.

*La Suisse*, malgré le prix très élevé que lui a coûté son premier programme exécuté immédiatement après l'armistice, achève l'électrification des Chemins de fer Fédéraux; elle s'est acquis par là un corps de techniciens universellement réputés et a pris l'avance pour la fourniture de matériel. L'équipement électrique des coquettes et confortables voitures de la ligne de Tervueren est de fabrication suisse.

*La Suède* a fait également un grand effort. Quand toutes les voies navigables sont gelées, la locomotive électrique, qui ne connaît pas les pannes de la locomotive à vapeur pendant cette période, maintient la régularité de tous les transports. La voiture Diesel-électrique à l'essai sur Verviers-Spa est de fabrication suédoise.

*Les États-Unis* poursuivent, nonobstant la crise et grâce à la crise, c'est-à-dire pour utiliser ses bas prix, un large programme d'extension.

*En Angleterre*, le dépôt du rapport de la Commission Weir, préconisant l'électrification générale de tout le réseau anglais et une dépense de 323 millions de livres, a retenu l'attention universelle.

Un investissement aussi élevé ne pouvait passer sans critique; conformément aux vues du Continent, les conclusions de la Commission feront place vraisemblablement à un programme limité aux lignes principales. D'autre part, les techniciens anglais s'appliquent de façon particulière à la construction de Diesel-électrique dont ils déclarent avoir fait des essais très intéressants.

*En Allemagne*, il y a lieu de mentionner d'abord l'électrification du noyau ferroviaire du Grand-Berlin, commencée en 1926, et poursuivie depuis lors avec la plus grande activité; elle comporte 528 kilomètres dont le Stadtbahn, le Ringbahn et les meilleures lignes de la grande banlieue sont en pleine exploitation. Je dois rappeler à cet égard le témoignage, que je signalai l'an dernier, du Dr Remy, conseiller supérieur d'État : *l'exploitation en passage et l'électrification nous permettent de faire face à toutes les nécessités et auront sauvé du désastre notre exploitation dans le Grand-Berlin.*

Quant aux lignes à grande distance, la transformation de la ligne Munich-Stuttgart (257 kilomètres) parcourue par les rapides Munich-Francfort et Munich-Berlin est activement poussée ainsi que celle des lignes du Grand Duché de Bade.

En ce qui concerne *la France*, le Midi a électrifié 1,490 kilomètres soit 35 p. c. de son réseau; le P. O. : 237 kilomètres; le P. L. M. 135 kilomètres; l'État 111 kilomètres, dans la banlieue de Paris, d'où les foules de la gare Saint-Lazare. L'État projette d'étendre son programme à toute la banlieue concurremment avec l'électrification de la ligne de Paris-Rouen-Le Havre.

L'indication la plus substantielle est le résultat des travaux poursuivis par le Conseil supérieur des Travaux Publics, réuni en automne dernier et à l'issue desquels celui-ci remit au Ministre des Travaux Publics qui, de son côté l'a soumis à l'autorité militaire, un programme comportant l'électrification de 3,000 kilomètres en un espace de dix ans.

Tout en restant envisagée pour une prompt exécution, l'entreprise n'a pas été comprise dans le programme des travaux d'outillage national préconisés comme remède au chômage parce qu'elle fut classée comme opération rémunératrice, le bénéfice net annuel étant de 70 millions sur les bases de l'exercice 1930.

Une dernière mention relative à une autre nation voisine : *la Hollande*, qui, en mai 1931, possédait 184 kilomètres électrifiés en exploitation.

Rotterdam et Amsterdam, distants de 86 kilomètres, sont reliés par trains rapides du type unités multiples; service toutes les demi-heures; certains trains font arrêt à toutes les gares, d'autres aux gares principales, d'autres sont express; ces derniers font le trajet en une heure dix-huit minutes, vitesse moyenne 105 kilomètres; composition des trains : six ou sept voitures dont trois motrices.

Dans une conférence faite à Amsterdam, le 18 juin dernier, à l'Institut royal des Ingénieurs, M. Van Lessen, ingénieur en chef résume la situation comme suit :

L'accroissement de 1927 à 1930 sur les lignes électrifiées est de 14 à 57 p. c., soit une avance au lieu d'un arrêt ou d'un recul.

Quant aux résultats financiers globaux :

1<sup>o</sup> Charge supplémentaire d'intérêt et d'amortissement : 582,000 florins par an;

2<sup>o</sup> Économie dans les frais de traction étant donné le kilométrage parcouru : 480,000 florins par an;

3<sup>o</sup> Recettes supplémentaires : 2,900,000 florins par an.

D'où la conclusion finale :

« *Het lijdt geen twijfel -- en ik hoop ook U daarvan te hebben overtuigd -- dat een der middelen om hiertoe te geraken voor verschillende baanvakken is invoering der elektrische tractie* ».

En ce qui concerne les études faites dans notre pays, une mention spéciale revient aux travaux des deux Commissions qui, l'une au Havre, l'autre après l'armistice, furent chargées de l'examen du problème; il est regrettable que leurs propositions n'aient pas été suivies d'exécution.

Depuis lors, une action sympathique en a été faite plusieurs fois déjà dans les délibérations du Sénat. Ont paru en 1930 et 1931, les ouvrages de M. Raoul Richard, ingénieur et administrateur de la Société Nationale relatifs à l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe et de la ligne Bruxelles-Anvers (1).

La caractéristique de ces études est la conscience de l'auteur à vérifier l'équation financière, c'est-à-dire l'existence d'économie d'exploitation couvrant la charge du capital à investir.

La connaissance du coût exact de l'exploitation à vapeur étant indispensable pour arriver à cette certitude, M. Richard obtint l'accord du Conseil d'administration pour la mise en vigueur d'une comptabilité industrielle nouvelle, qui réclama de dix-huit à vingt-quatre mois d'installation mais dont les renseignements furent si importants que son application à l'ensemble du réseau est actuellement envisagée.

Le devis établi par M. Richard pour les lignes du Luxembourg et de l'Ourthe est de novembre 1930.

Ces lignes ont une longueur d'axe respective de 198 kilomètres et de 66 kilomètres, ensemble 264 kilomètres; elles comportent un trafic de voyageurs d'importance moyenne (862,000,000 T km) et le plus important trafic de marchandises du pays (2,795,000,000 T km).

Le devis établi pour la ligne Bruxelles-Anvers est de mai 1931.

La ligne de Bruxelles-Anvers — longueur d'axe de 44 kilomètres compte deux lignes — la voie rapide pour le trafic voyageurs (trains internationaux et directs) (342,000,000 T km) et la voie lente (trains omnibus et trains de marchandises) (1,054,000,000 T km).

Ces lignes offrent par leur liaison le développement requis pour un essai démonstratif, comportant les deux modes de traction : locomotives électriques et unités multiples.

L'auteur a estimé qu'il y avait lieu de prévoir en outre le retour à la ligne du Luxembourg d'une partie du trafic actuellement détourné par la ligne Athus-Meuse, la comptabilité nouvelle ayant établi que si, nonobstant une distance supérieure de 10 p. c. la traction à vapeur sur la ligne Athus-Meuse coûtait moins que sur la ligne du Luxembourg à cause d'un meilleur profil, le prix de revient y était néanmoins plus élevé que sur la ligne du Luxembourg exploitée à l'électricité.

Le devis pour l'ensemble, dénommé L.O.B.A., suivant l'usage universel des abréviations mnémotechniques comporte donc la prévision requise pour

---

(1) R. RICHARD : *L'Électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe*. (Veuve Monnom, 1930.)  
R. RICHARD : *L'Électrification des lignes de Bruxelles à Anvers*. (Veuve Monnom, 1931.)

faire face au trafic supplémentaire en provenance d'Athus-Meuse, soit une augmentation d'une centaine de millions, à laquelle il convient de se rallier par suite du respect que commande dans semblable entreprise la conception unitaire de l'auteur.

### Devis de l'électrification des Lignes LOBA.

LIGNES.	Matériel de traction.	Installations électriques.	TOTAL des 2 colonnes précédentes.	LOCOMOTIVES A VAPEUR.	
				État neuf.	État actuel.
<i>Luxembourg et Ourthe</i> . . . . .	403,500,000	294,000,000	697,500,000	378,200,000	252,100,000
Supplément pour report Athus-Meuse . . . . .	106,000,000	7,000,000	113,000,000	96,000,000	58,000,000
TOTAL . . . . .	509,500,000	301,000,000	810,500,000	474,200,000	310,100,000
(En chiffres ronds).	510,000,000	301,000,000	811,000,000	—	300,000,000
<i>Bruxelles-Anvers</i> . . . . .	122,710,000	95,260,000	217,970,000	99,965,000	—
(En chiffres ronds)	124,000,000	95,000,000	218,000,000	100,000,000	—
Supplément pour report Athus-Meuse . . . . .	7,200,000	1,000,000	8,200,000	5,800,000	—
TOTAL . . . . .	129,910,000	96,260,000	216,170,000	105,765,000	—
(En chiffres ronds).	130,000,000	96,000,000	216,000,000	106,000,000	—
TOTAL LOBA.	<b>640,000,000</b>	<b>397,000,000</b>	<b>1037,000,000</b>	<b>406,000,000</b>	

Coût net de l'électrification LOBA :

Installations électriques . . . . . fr.	<b>397,000,000</b>
Matériel de traction : 640,000,000—406,000,000= . . . . .	<b>234,000,000</b>
TOTAL, fr.	<b>631,000,000</b>

Le coût total de l'électrification des lignes Loba est donc évalué à 1,037 millions. Dans cette somme, le matériel électrique intervient pour 640 millions, dont 406 pourront être prélevés au fur et à mesure de l'avancement de l'électrification dans le fonds de renouvellement du parc des locomotives à vapeur.

Les capitaux nouveaux à engager ressortent ainsi par 631 millions de francs.

Le matériel de traction électrique étant le facteur principal, il m'a paru intéressant d'en reproduire le tableau comparé à l'effectif des moteurs à vapeur qu'il est appelé à remplacer progressivement.

### Électrification des Lignes LOBA.

Parc des Locomotives à vapeur et électriques et des automotrices.

LIGNES.	MATÉRIEL A VAPEUR.			MATÉRIEL ÉLECTRIQUE.		
	Service voyageurs.	Service marchandises.	TOTAL.	Service voyageurs.	Service marchandises.	TOTAL.
Luxembourg . . . . .	85	201	286	48	88	136
Ourthe . . . . .	16	37	53	10	17	27
Report Athus-Meuse sur Luxembourg . . . . .	0	101	101	0	44	44
	101	339	440	58	149	207
Bruxelles-Anvers . . . . .	50	62	112	16 +28 auto- motrices	27	43 +28 auto- motrices
Report Athus-Meuse sur Luxembourg et Bruxelles-Anvers . . . . .	0	6	6	0	3	3
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .			<b>558</b>			<b>253</b> <b>tracteurs</b> <b>+ 28 autom.</b>

Quel est, d'autre part, le montant des économies d'exploitation envisagées par l'auteur du projet pour faire face à l'intérêt et à l'amortissement du capital de 631 millions à engager?

Basant ses conclusions sur les chiffres accusés par la comptabilité industrielle, des vérifications ultérieures auraient même établi que le coût réel de la traction à vapeur serait même plus élevé, M. Richard expose que les dépenses d'exploitation pour l'ensemble des lignes LOBA, y compris les charges de renouvellement du matériel de traction s'établissent comme suit :

Traction à vapeur . . . . .	frs.	193,000,000
Traction électrique . . . . .		129,000,000
	Différence . . . . .	64,000,000

soit un rendement de 10 p. c. du capital nécessaire.

Au taux de 6 p. c. la dépense pourrait donc être amortie en une vingtaine d'années et dès lors l'économie de 64,000,000 de francs passerait au bilan annuel de la Société Nationale.

Bien que les conclusions de M. Richard n'aient fait l'objet d'aucune contradiction formelle, des objections ont été formulées qu'il convient d'examiner.

La première : l'achat, au prix de 23 centimes le Kwh, du courant en haute tension, à l'entrée des sous-stations.

Le prix n'est évidemment pas élevé ; il paraît possible toutefois de s'y rallier pour les motifs suivants :

Au point de vue technique, le prix de revient minimum est obligatoire parce que la durée d'utilisation de la puissance fournie peut être classée dans la consommation la plus élevée, soit de 4,000 à 5,000 heures par an, et que d'autre part, à cause de la configuration du territoire et de la densité de la population, la distance de la centrale aux sous-stations est limitée, ce qui diminue la charge du réseau et la perte de transport.

Il est permis d'escompter également les progrès d'une production qui est encore en pleine évolution et dont les possibilités de fabrication sont recherchées fiévreusement dans tous les domaines et à travers tous les territoires, sans en excepter des échanges internationaux.

L'occasion est par contre opportune pour signaler la prudence et la réflexion qui devraient présider à la conclusion d'un contrat de fourniture, entre la Société Nationale et les Centrales existantes.

Il convient d'envisager la cession au prix de revient le plus strict et le plus rigoureux, étant donné qu'il y a compensation pour les Sociétés dans la concession, qui leur est accordée pour tous les autres emplois et dans l'élasticité que cet appoint considérable donnerait à leur fabrication.

Mais le point délicat dans une convention de l'espèce, c'est avant tout les précautions requises pour ménager l'avenir et réserver les chances probables d'un abaissement considérable, en cas de découverte nouvelle.

Une seconde objection est inspirée par les circonstances présentes : la régression du trafic et l'avilissement des prix.

En ce qui concerne la régression du trafic, il est permis de répondre que la situation anormale que nous traversons, ne peut pas être prise comme telle en considération, sous peine de devoir conclure à l'anéantissement de toute activité industrielle et commerciale ; ce qui aurait pour conséquence de précipiter encore l'effondrement.

Quant à l'avilissement des prix, le phénomène est sans influence préjudiciable. La baisse joue en effet dans les deux tableaux.

Si le bénéfice à réaliser sur la non-consommation de 350,000 tonnes de charbon de qualité, — telle est en effet l'économie même de l'électrification de la LOBA, — est fortement affecté par la cotation de 100 francs au lieu de 150 francs la tonne, base adoptée par M. Richard, une réduction proportionnelle peut être escomptée dans le prix du poussier utilisé par les Centrales et notamment dans le coût des nouvelles installations et des moteurs électriques, réduisant à due concurrence l'annuité d'intérêt et d'amortissement.

La baisse du cuivre est même plus profonde que celle du charbon.

A ce titre, et à l'estimation des compagnies américaines, la période s'indiquerait plutôt comme favorable à la transformation et non à l'abstention.

Au sujet de cette perspective d'une économie considérable dans la consommation du charbon, il ne saurait échapper que si elle devait, à l'origine, jeter un trouble sérieux dans notre marché charbonnier, il y a lieu de tenir compte de l'importation de houille étrangère et de l'obligation d'user avec circon-

spection de nos réserves déjà très entamées en vue des utilisations plus complètes qu'assurera dans un avenir prochain la distillation du charbon.

L'électrification des lignes LOBA comporterait en plus de nombreux avantages indirects pour lesquels votre rapporteur se réfère à la documentation étrangère rapportée ci-dessus.

Il convient de signaler toutefois, comme partout et toujours, un accroissement certain de trafic, notamment pour Bruxelles-Anvers, le confort des voyageurs et celui du personnel. De même l'économie de travaux nouveaux par suite de l'augmentation de la puissance de traction : un exemple en liaison immédiate avec la matière traitée.

Dans une conférence donnée, en février dernier, au Cercle d'études du Syndicat national, M. Lambert, administrateur de la Société Nationale des Chemins de fer belges a signalé que l'équipement de la ligne Athus-Meuse, exécutée pour le dédoublement de la ligne du Luxembourg et le détournement d'un grand nombre de trains lourds marchandises, avait coûté 504 millions. Cette dépense comprenait notamment l'extension de la gare de Bertrix, l'établissement de voies de garage, de blocs, etc., soit un coût plus élevé que celui prévu par M. Richard pour l'électrification des deux lignes Luxembourg et Ourthe.

L'électrification ferroviaire permettrait en outre d'apporter à notre enseignement supérieur et professionnel l'appoint indispensable de l'expérimentation et de la pratique.

Comme à l'âge de la vapeur, le chemin de fer électrifié deviendrait une pépinière d'ingénieurs, de techniciens et de contremaîtres initiés par leur vie journalière à une science qui commande le progrès industriel de notre époque.

Si nous n'avons pas cette prévoyance, nous nous laisserons distancer, nous ne le sommes que trop, dans la construction du matériel et de l'équipement électriques, qui remplaceront inexorablement le matériel à vapeur, et nous perdrons la clientèle acquise dans une des branches principales de notre industrie : la construction métallurgique.

L'électrification apporterait également un remède efficace au chômage.

Ne nécessitant pas d'expropriation, elle comporte un haut pourcentage de main-d'œuvre.

D'après l'estimation de M. Richard, les commandes à l'industrie nationale procureraient du travail à 6,000 ouvriers pendant cinq ans.

L'appui de l'honorable Ministre de l'Industrie et du Travail ne ferait donc pas défaut, pas plus que celui de l'honorable Ministre des Colonies, le cuivre intervenant à concurrence de 15 à 20 p. c. dans la dépense. Cette constatation faillit mettre en échec, en France, le projet de 3,000 kilomètres qui a été signalé; le facteur intervient chez nous en sens contraire.

Votre rapporteur n'a pas cru devoir aborder le problème technique proprement dit : les spécifications du courant électrique qu'il conviendrait d'employer : continu, monophasé ou triphasé.

Celui-ci relève directement du pouvoir exécutif et son examen serait actuellement prématuré, *la question de l'heure* et l'envergure en est suffisante, *étant celle d'une décision de principe sur l'adoption de l'électrification du Chemin de fer et l'étendue de son application.*

Comment est-elle posée au Parlement et à la Société Nationale?

Je place en tête le rappel du texte de la déclaration ministérielle du 11 juin 1931 :

« La Société Nationale sera invitée à étudier l'électrification de certaines lignes ».

De son côté, l'honorable M. Van Isacker, dans le discours déjà rappelé, prononcé à la Chambre le 26 février dernier à l'occasion de la discussion de son budget, a fait la déclaration suivante :

*« Nous ne devons pas hésiter à électrifier les lignes les plus intéressantes.*

*» Pour ce qui est de l'électrification du grand réseau, les études avancent rapidement et on peut espérer que d'ici peu de mois une décision pourra être prise au sujet des lignes du Luxembourg, de l'Ourthe et de Bruxelles-Anvers.*

*» J'espère qu'en 1935, cette dernière ligne sera en exploitation. »*

J'ai l'honneur de remercier l'honorable Ministre de cette déclaration; je regrette toutefois la brièveté de la mention, étant donné d'une part, l'intérêt de la question et d'autre part, les larges développements accordés par lui aux autres matières.

Je le regrette d'autant plus qu'il était à ma connaissance, qu'avec la conscience qui le guide dans la gestion de son Département, il avait visité plusieurs exploitations étrangères. Dans le cas où il aurait réservé la primeur de ses impressions à la Haute Assemblée, je lui en exprimerais déjà les sentiments reconnaissants de nos collègues.

La Commission ayant chargé son rapporteur de poser une question spéciale à l'intention de la Société Nationale, réponse lui est parvenue à la date du 12 avril 1932 (1).

*Celle-ci fait connaître que la Société Nationale a entamé de façon positive l'étude de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe et qu'elle a demandé des offres — à titre de renseignements — aux principales firmes belges.*

*Que ces réponses comportant de nombreuses variantes, sont actuellement à l'examen en vue de vérifier la rentabilité de l'opération.*

*Que les études se poursuivent concurremment pour la ligne Bruxelles-Anvers (voie rapide).*

*Qu'aussitôt les études terminées, un rapport-conclusion sera soumis pour décision au Conseil d'administration.*

*Que la Société Nationale n'envisage pas actuellement l'électrification d'autres lignes.*

La réponse ne fixe malheureusement aucune date pour le dépôt du rapport-conclusion, indication pour le moins de l'ajournement assez lointain d'une solution positive et non moins éloignée de l'espoir de l'honorable Ministre de la mise en exploitation de la ligne Bruxelles-Anvers pour 1935.

Cette attitude expectante de la Société Nationale a-t-elle pour cause l'étroitesse actuelle de ses moyens financiers et la difficulté d'envisager le financement d'un programme concret d'électrification?

---

(1) Voir annexe n° I.



Le Parlement ne serait pas moins sympathique pourtant à une intervention de l'espèce qu'il ne le fut à l'occasion de la convention relative aux voitures métalliques.

Elle contraste du point de vue ferroviaire avec la politique de la plupart des réseaux étrangers et, dans notre pays avec celle des tramways et des chemins de fer vicinaux, qui cherchent dans l'électrification l'amélioration de leur rendement et du point de vue général, avec le sentiment de l'opinion publique et des sphères gouvernementales qui tiennent le développement continu des applications électriques pour un fait acquis et inéluctable.

Le département des Travaux Publics et le Gouvernement ont soumis, en effet, au début de 1931, à l'examen de la Société des Nations une note relative au problème du transport et du transit de l'énergie électrique en Europe et tendant à la création d'un réseau électrique européen à très haute tension. L'étude de la proposition a été adoptée par la Commission *ad hoc* à la 16<sup>e</sup> session, tenue à Genève du 28 mai au 2 juin de l'année dernière.

Pareille initiative s'accorde peu, semble-t-il, avec l'abstention de la pupille de l'honorable Ministre des Transports, qui devrait être le principal consommateur de courant.

La Commission ayant procédé à un échange de vues sur cet objet, a chargé à l'unanimité son rapporteur de demander à l'honorable Ministre des Transports de *renouveler au Sénat la déclaration qu'il a faite à la Chambre relativement à la ligne Bruxelles-Anvers, mais en l'accompagnant cette fois des précisions requises pour lui donner l'assurance que la ligne électrifiée serait mise en exploitation pour 1935 au plus tard, une anticipation de plusieurs mois paraissant même possible dans les circonstances actuelles.*

*Elle demande les mêmes précisions pour les lignes du Luxembourg et de l'Ourthe mais en reportant le programme d'exécution sur cinq ans.*

*Elle estime également que, par analogie avec la décision prise, en 1831, par les Constituants pour l'adoption du Chemin de fer à vapeur, il y a lieu d'envisager une large application au réseau du progrès technique que représente l'électrification et de comprendre dans les projets à examiner, l'électrification des sept lignes principales de l'étoile ferroviaire de Bruxelles dans un rayon de 50 kilomètres.*

Par arrêté en date du 24 août 1831, M. Teichmann, Ministre de l'Intérieur, chargeait MM. Simon et Deridder, ingénieurs, de lui faire rapport sur la construction d'un chemin de fer dont, après un voyage en Angleterre pour rencontrer Stephenson, ils lui rapportèrent le projet en octobre suivant.

En conséquence, la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 ordonna la création à la charge du trésor public d'un Chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant vers l'Est, vers la frontière de Prusse par Louvain-Liège et Verviers, au Nord vers la Hollande par Anvers, à l'Ouest vers Ostende par Termonde-Gand et Bruges et au sud vers Bruxelles et les frontières de France par le Hainaut.

Le buste de Pierre Simons, placé dans le hall d'entrée des bureaux de la Société Nationale rappelle par cette dédicace les services qu'il rendit au pays : « *Il traça les premiers plans du Chemin de fer belge* ».

La même mission existe aujourd'hui pour la transformation et la modernisation du réseau par l'électricité. Si les locomotives Stephenson, la Flèche, l'Éléphant et le Belge furent les premières acquisitions du Chemin de fer, « les Mikado » et les « Consolidation » à vapeur paraissent devoir être les dernières.

Si le rail a conservé sa puissance, il n'en est plus de même de la traction; après le XIX<sup>e</sup> siècle, règne de la vapeur, le XX<sup>e</sup> siècle, avènement de l'électricité.

Le centre du réseau électrifié ne sera plus toutefois Malines comme en 1835, mais Bruxelles.

Bruxelles, capitale du pays, au point d'aboutissement des 7 lignes principales, est au centre de deux cercles concentriques, l'un de 25 kilomètres de rayon correspondant à la petite banlieue et rencontrant sur son tracé des villes d'importance moyenne : Malines, Alost, Enghien, Braine-le-Comte, Nivelles, Ottignies, Louvain; le second de 50 kilomètres de rayon, correspondant à la grande banlieue et rencontrant quatre chefs-lieux de province et plusieurs villes importantes : Anvers, Gand, Mons, Charleroi, Namur, Ath, Tirlemont.

Pour se rendre compte de cette position ferroviaire, unique en Europe, il importe de ne pas la considérer seulement sur carte et en plan; il faut la voir en relief au point de vue topographique et démographique.

Émergent d'abord les masses bâties des grandes villes, puis celles des villes secondaires, ensuite autour de leurs clochers, les villages, dont les habitations parsèment la campagne et se rejoignent dans leurs confins.

Dans ce territoire de 8,000 kilomètres carrés et dans leurs zones limitrophes, habite une population si dense qu'elle atteint les deux tiers du pays.

Du centre à la circonférence, s'irradient les 7 lignes principales du réseau ferré, qui, exploitées au régime « *de confort, de vitesse et de fréquence* » des unités multiples, constituent le Chemin de fer belge modernisé : **le Métropolitain Électrique de Belgique**. (Voir plan.)

Les parcours Bruxelles-Anvers (44 klm) et Bruxelles-Namur (62 klm) étant déjà compris dans la **Loba** (308 klm), les parcours complémentaires comportant Bruxelles-Gand (58 klm), Bruxelles-Ath (53 klm), Bruxelles-Charleroi (56 klm), Bruxelles-Mons (61 klm) et Bruxelles-Tirlemont (48 klm) qui ne tarderait pas à être prolongé jusqu'à Liège, soit ensemble 276 kilomètres et en y ajoutant les 308 kilomètres de la **Loba**, un projet d'ensemble : **Loba et Métropolitain de Belgique** de 584 kilomètres, soit le dixième du réseau ferré, intéressant les trois quarts du trafic voyageurs et marchandises, le résultat maximum, sans se départir de la mesure prescrite dans l'adoption d'une formule, encore nouvelle pour nous; l'exécution de l'ensemble pouvant comporter un échelonnement sur une période de dix ans.

Pareille réalisation au début du second siècle de son existence aurait une répercussion profonde du point de vue moral et du point de vue économique sur les destinées du pays.

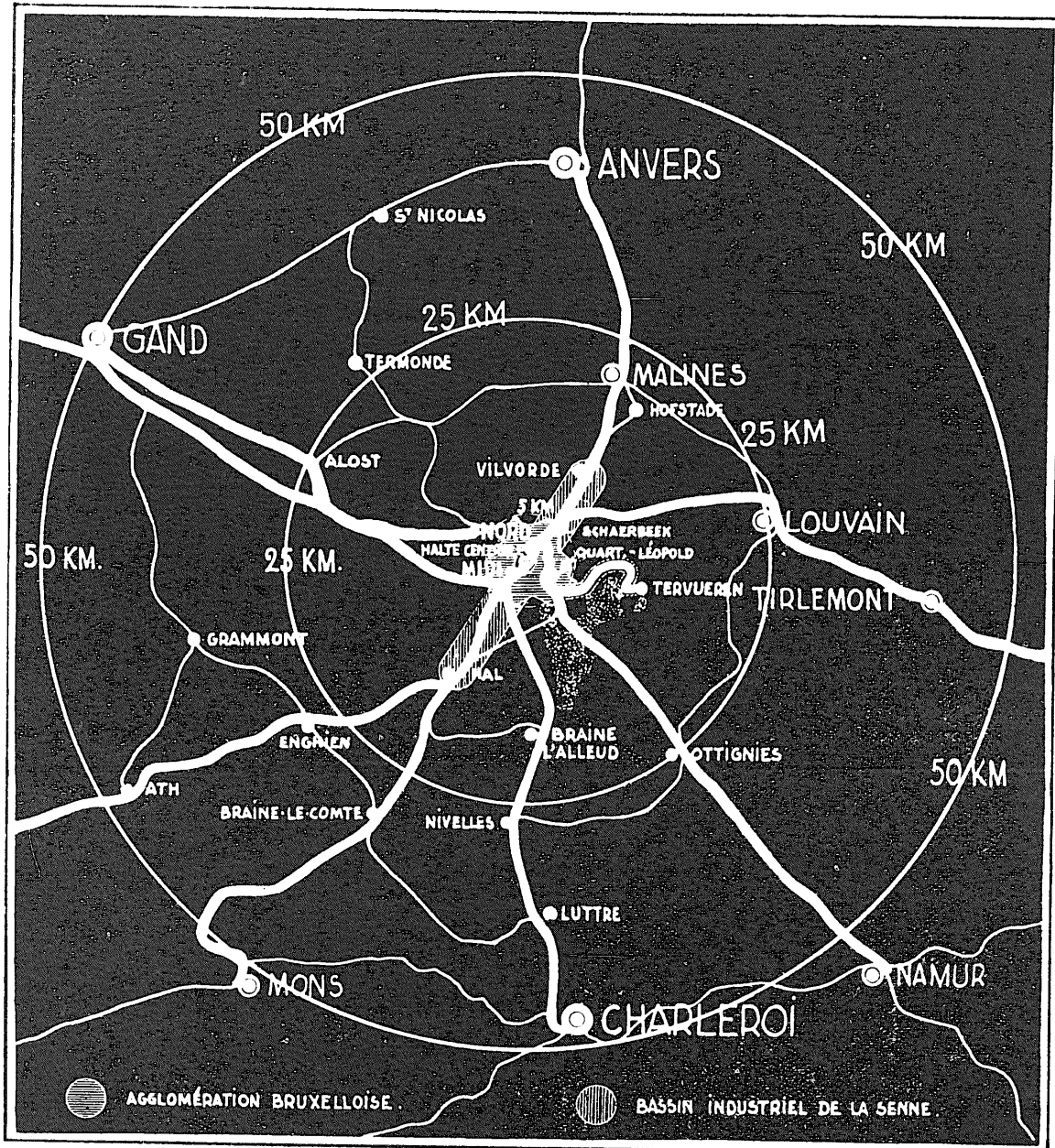
Elle réclame, par contre, un effort financier important, dont il serait malaisé de fixer le montant sans une étude approfondie mais au sujet duquel interviennent les considérations suivantes.

L'exécution de l'électrification comporte, en raison même de l'étendue du projet envisagé et à l'exemple de la construction du premier réseau à vapeur, un échelonnement sur une période minima de 10 ans.

L'obligation de comprimer au plus tôt le déficit progressif du service des voyageurs impose le perfectionnement technique *ad hoc*; l'électrification est ce moyen. Seule, elle paraît apte à contrebalancer, dans une mesure appréciable, la concurrence automobile, si lourde en exode de capitaux.

La dépense est payante et susceptible de couvrir l'intérêt et l'amortissement

# MÉTROPOLITAIN ÉLECTRIQUE DE BELGIQUE



RÉSEAU URBAIN } Vilvorde.  
 Schaerbeek.  
 Bruxelles-Nord.  
 Halte Centrale.  
 Bruxelles-Midi.  
 Forest.  
 Hal.  
 Bruxelles-Quartier Léopold.  
 Tervueren.

RÉSEAU SUBURBAIN } Bruxelles (N. C. M.) Anvers.  
 Bruxelles (N. C. M.) Gand.  
 Bruxelles (N. C. M.) Ath.  
 Bruxelles (N. C. M.) Mons.  
 Bruxelles (N. C. M.) Charleroi.  
 Bruxelles (N. C. M.) Namur.  
 Bruxelles (N. C. M.) Tirlemont (Liège).

du capital engagé; comme remède au chômage, elle ne le cède pas à la commande des voitures métalliques.

Quant aux liquidités financières, des indices permettent de croire à leur existence pour un montant intéressant.

Si l'insécurité a poussé à la thésaurisation, le rendement négatif de celle-ci, la baisse des revenus, et l'aléa des autres placements ont augmenté les chances des fonds d'État.

Si l'élément « loterie » a été une recette ingénieuse pour appeler l'attention publique sur le dernier emprunt, les différents facteurs qui viennent d'être rappelés, sont intervenus pour leur quote-part dans le succès de l'émission.

Il est permis de dire — à ce propos — à l'honneur du pays que bon nombre de souscriptions sont venues à cause du crédit de l'État et pour la sauvegarde du crédit de l'État; un emprunt destiné à la réorganisation du Chemin de fer par l'électricité connaîtrait donc lui aussi — à moins de circonstances inopinées et imprévues — la faveur de l'épargne et du placement.

---

## CHAPITRE IV. — LA JONCTION NORD-MIDI.

Le débat qui eut lieu l'an dernier au sujet de l'interpellation sur la Jonction Nord-Midi se clôtura par le vote à l'unanimité — dans la séance du 18 février 1931 — de l'ordre du jour suivant :

*Le Sénat, prenant acte des déclarations du Gouvernement, prie celui-ci de déposer dans le plus bref délai possible, les propositions qu'il jugera opportunes en vue de résoudre définitivement — au cours de la présente session — les controverses que soulève la réalisation de la Jonction — suivant les plans de M. Bruneel.*

Le Gouvernement ne donna aucune réponse officielle à cette demande.

La question a néanmoins franchi dans l'intervalle une étape considérable.

Sous la poussée irrésistible du progrès, de l'opinion publique et des milieux techniques, la nécessité de l'électrification du chemin de fer et son application prochaine à certaines lignes ont fait envisager la traction électrique comme régime normal de l'exploitation de la Jonction.

La confirmation du fait est fournie par la lettre que l'honorable Ministre des Transports adressait à la date du 12 avril 1932 à votre rapporteur en réponse à une question de la Commission (1); les paragraphes suivants sont essentiels :

*J'ai l'honneur de vous faire savoir que les études qui ont été poursuivies depuis février dernier ont conduit à la conclusion que le tracé de jonction suivant les plans de M. Bruneel, constituerait la solution la plus favorable pour la jonction Nord-Midi.*

*L'état actuel des études entreprises par la Société nationale des Chemins de fer pour l'électrification des lignes d'Anvers et du Luxembourg permet d'entrevoir une solution prochaine. Il peut être considéré comme hors de doute que, une fois ces lignes dotées de la traction électrique, les travaux de transformation du réseau seront poursuivis tout au moins en ce qui concerne les lignes aboutissant à la capitale.*

*Il en résulte que les plans nouveaux de la halte centrale ont pu être étudiés dans une hypothèse d'une exploitation électrique de la Jonction. Dès avant la guerre, cette solution avait du reste été décidée, mais il ne s'agissait alors que de l'électrification de la Jonction, où la remorque des trains aurait été assurée par des tracteurs électriques.*

Dans quelles circonstances, cette évolution s'était-elle produite?

Le Gouvernement précédent avait acquiescé à la demande de la Ville de Bruxelles d'être autorisée à poursuivre la construction des prolongements des rues de la Putterie et de l'Impératrice jusqu'au Cantersteen.

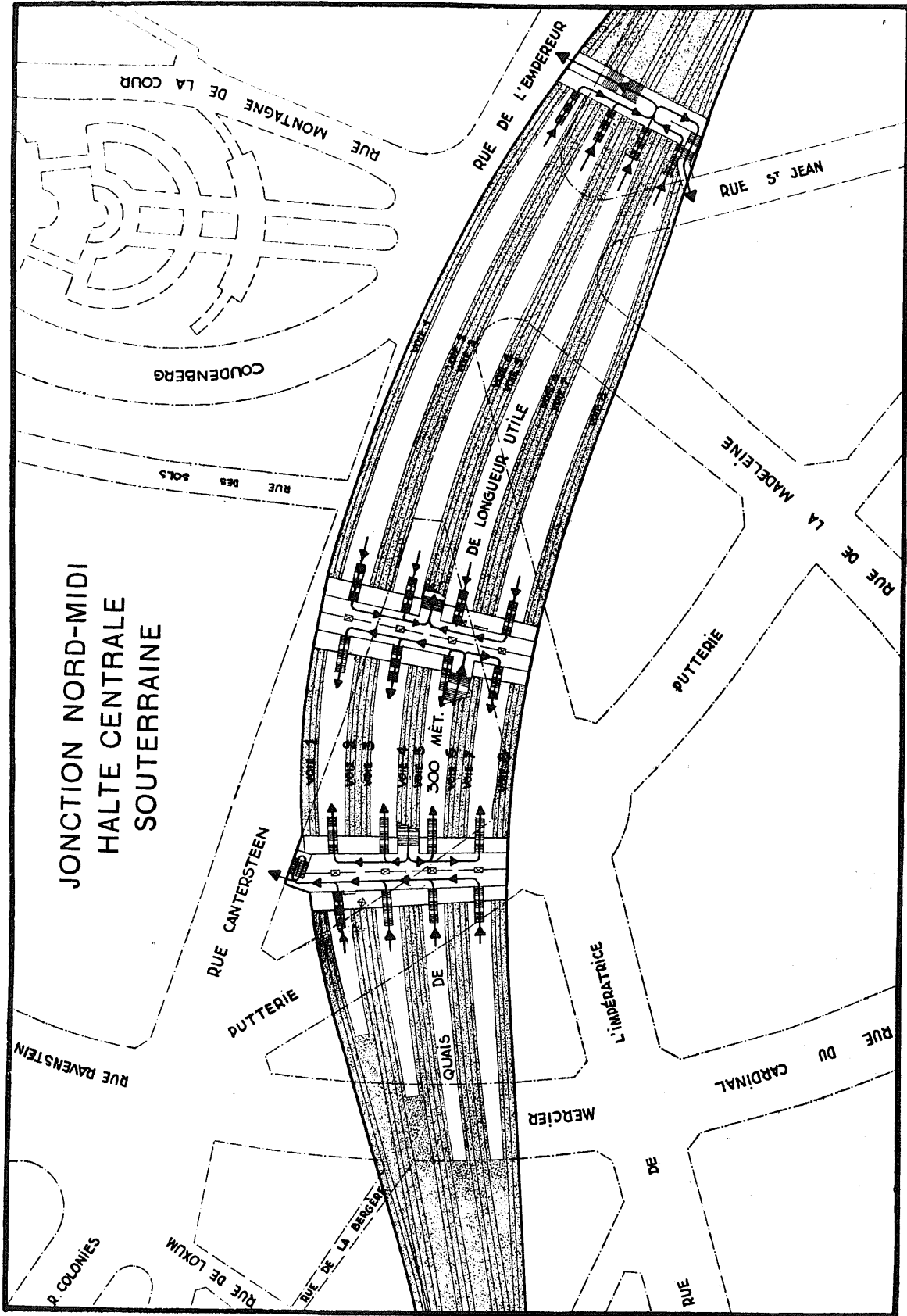
Le Gouvernement actuel appelé à signer le 27 juillet 1931 l'avenant de caractère précaire comme les précédents (2) y ajouta la clause, que les plans relatifs au tracé des prolongements seraient établis par les soins du Ministère des Transports.

Cette réserve était faite en vue de rechercher la possibilité d'installer dans le triangle supérieur des « rues en croix » une halte souterraine qui, exploitée électriquement, serait substituée à la gare à ciel ouvert, prévue dans le projet primitif d'exploitation à vapeur.

---

(1) Voir annexe n° II.

(2) Voir annexe n° III.



8 VOIES de 300 mètres de longueur utile.

ENTRÉES : Putterie, Cantersteen, St Jean et Empereur.

4 QUAIS de 8 mètres de largeur moyenne.

SORTIES : Cantersteen, Impératrice, St Jean et Empereur.

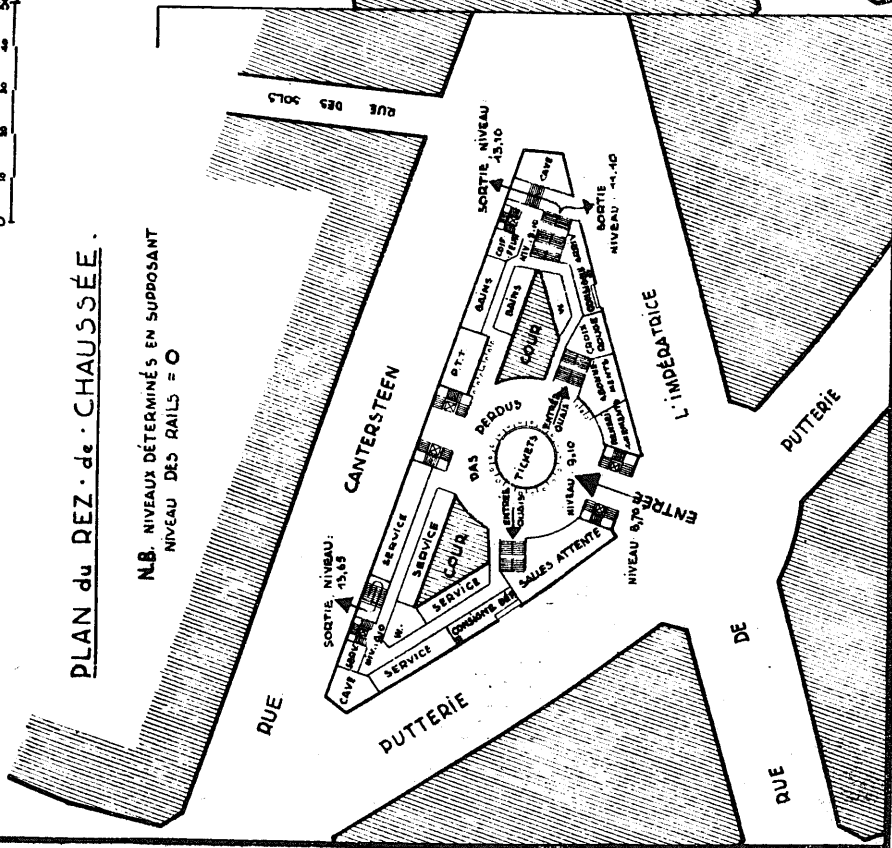
# AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE LA PUTTERIE

## JONCTION N°-M. - PROJET DE HALTE CENTRALE.



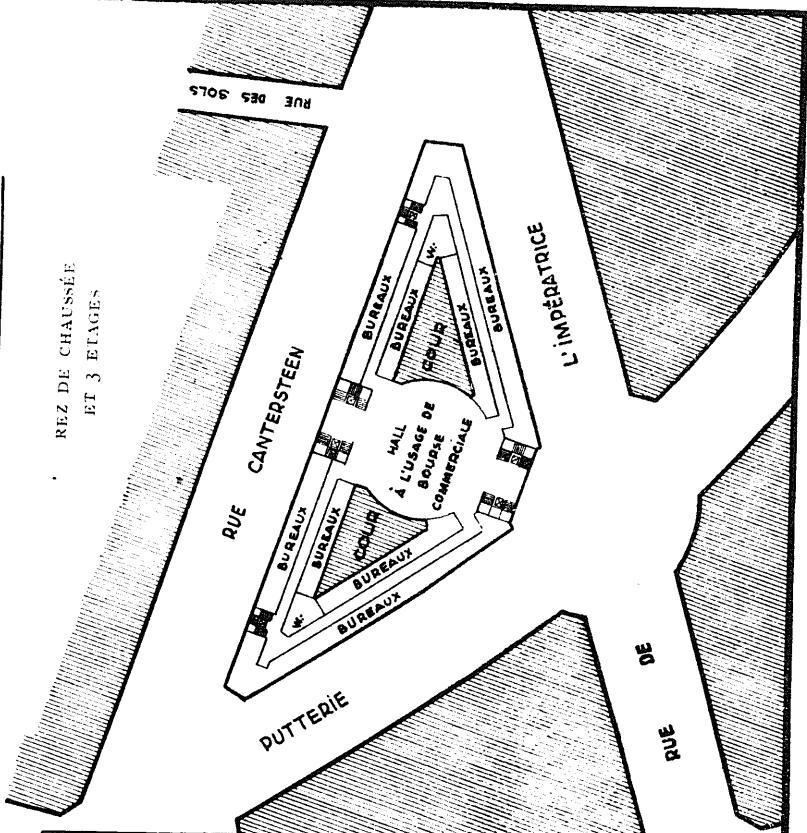
PLAN du REZ-de-CHAUSSÉE.

N.B. NIVEAUX DÉTERMINÉS EN SUPPOSANT  
NIVEAU DES RAILS = 0



PLAN des ÉTAGES.

REZ DE CHAUSSÉE  
ET 3 ÉTAGES



PLAN NIVEAU PUTTERIE 9<sup>m</sup>10 au dessus du rail.  
SERVICE DE LA HALTE.

PLAN NIVEAU CANTERSTEEN 13<sup>m</sup>30 au dessus du rail.  
BOURSE COMMERCIALE ET BUREAUX.

Le 12 février dernier, le nouveau plan (plan p. 50) eût la rare fortune d'être approuvé à l'unanimité par la Sous-Commission technique pour l'examen des questions relatives à la halte centrale où étaient présents MM. le Ministre des Transports, le Bourgmestre de Bruxelles, un directeur de la Société nationale des Chemins de fer belges et plusieurs hauts fonctionnaires.

Du point de vue technique comme du point de vue urbanistique la substitution de l'électricité à la vapeur et l'adoption du dispositif de la nouvelle halte centrale sont de nature à exercer sur la solution de la Jonction une influence qui peut être décisive.

Du premier de ces points de vue, l'exploitation électrique de la Jonction, en liaison avec les lignes de Bruxelles-Anvers, du Luxembourg et de l'étoile ferroviaire de Bruxelles, comme le prévoit la réponse ministérielle du 12 avril, donne au projet une portée que son auteur n'aurait pas osé envisager en même temps qu'elle le libère des principales objections.

L'électrification étant réalisée, la Jonction devient, suivant le mot prophétique de notre honorable collègue M. Vinck, *l'épine dorsale du réseau*, chemin de fer et métropolitain à la fois, dans laquelle se confondront *le trafic urbain, le trafic national et le trafic international*.

Dans le tunnel de la Jonction, passeront sans interruption mais au même rythme les locomotives électriques des internationaux et de quelques grands trains mais surtout les unités multiples du *Métropolitain électrique de Belgique*.

De Bruxelles à Anvers, à Gand, à Mons, à Charleroi, à Namur, etc... et vice versa, le trajet ne dépassera pas trente minutes et pour les voyageurs se rendant à l'autre périphérie de la grande banlieue, Anvers-Mons, Anvers-Charleroi, etc..., il sera d'une heure, y compris la traversée de Bruxelles.

Les horaires intermittents auront fait place à des horaires périodiques, à intervalles fixes.

La pénétration du chemin de fer au cœur de la ville, sans atteinte à son site ni à son esthétique, grâce au passage en souterrain, permettra à tous les voyageurs de s'embarquer ou de débarquer à leur choix dans l'une des gares du Nord ou du Midi ou à la halte centrale.

Un service spécial entre Hal et Vilvorde reliera l'amont et l'aval du bassin industriel de la Senne, parallèlement au Canal de Charleroi élargi et à l'avant-port, desservant en même temps, dans son transit urbain, les deux gares principales, la halte centrale et les arrêts intermédiaires : place de la Chapelle et Colonne du Congrès.

Quant à la nouvelle Halte centrale, ( plan p. 51) ses installations, qui occupent le triangle supérieur des rues en croix et débordent sous le Cantersteen, constituent un des meilleurs projets pour l'établissement en souterrain d'une halte métropolitaine, destinée au mouvement d'un grand nombre de voyageurs, allant à pied et sans bagages.

Huit voies, d'une longueur de 300 mètres chacune, avec quai de 8 mètres en moyenne; facilité des accès par suite de l'emplacement dans un triangle bordé de trois grandes artères, dénivellation entre le Cantersteen et la Putterie permettant la construction d'un étage intermédiaire pour y établir un garage et des couloirs transversaux entre les quais; accès direct de la halte centrale au garage de la rue du Cardinal Mercier; construction de magasins à front de rue.



Point essentiel : récupération à la surface d'une superficie de 43 a. 20 — les « air rights » des constructeurs de chemins de fer électriques anglais et américains — d'une valeur de vingt-cinq millions pouvant convenir pour l'établissement d'une bourse de commerce et la construction à quatre étages de bureaux officiels et privés.

Quant aux objections éliminées, l'expérience de plus en plus généralisée du rabattement de la nappe aquifère, de la congélation et du bétonnage ne laisse plus place à un doute raisonnable. Si la nouveauté de ces procédés laissait subsister des appréhensions en 1903, en reparler aujourd'hui n'aurait d'autre effet que de porter atteinte à la réputation de nos techniciens.

La construction du garage de la rue du Cardinal Mercier, exécutée sans mécompte, est l'échantillonnage du tunnel de la Jonction.

L'étranger a, d'ailleurs, réalisé bien d'autres prouesses et en comparaison de la construction des tunnels sous l'Escaut, la Jonction n'est qu'un tournemain.

Au point de vue de l'exploitation, l'électrification simplifie le problème autant qu'il en augmente le rendement.

La fumée disparaît pour faire place au meilleur confort ; les experts en aération seraient mandés en vain. La soufflerie artificielle prévue dans les devis de l'adjudication-concours pourra être supprimée ou considérablement réduite.

Plus question non plus de tracteurs électriques ni de leurs manœuvres ni de l'encapuchonnement des locomotives, ni des graphiques *A* et *B*, qui, tout en laissant passer les 600 trains à vapeur, tendaient à réduire la capacité de transit à 160 trains.

Le caractère spécifique de la traction électrique étant la rapidité du démarrage et de la mise en vitesse, les six voies de parcours et les huit voies de la halte centrale offrent une possibilité indéfinie de trafic.

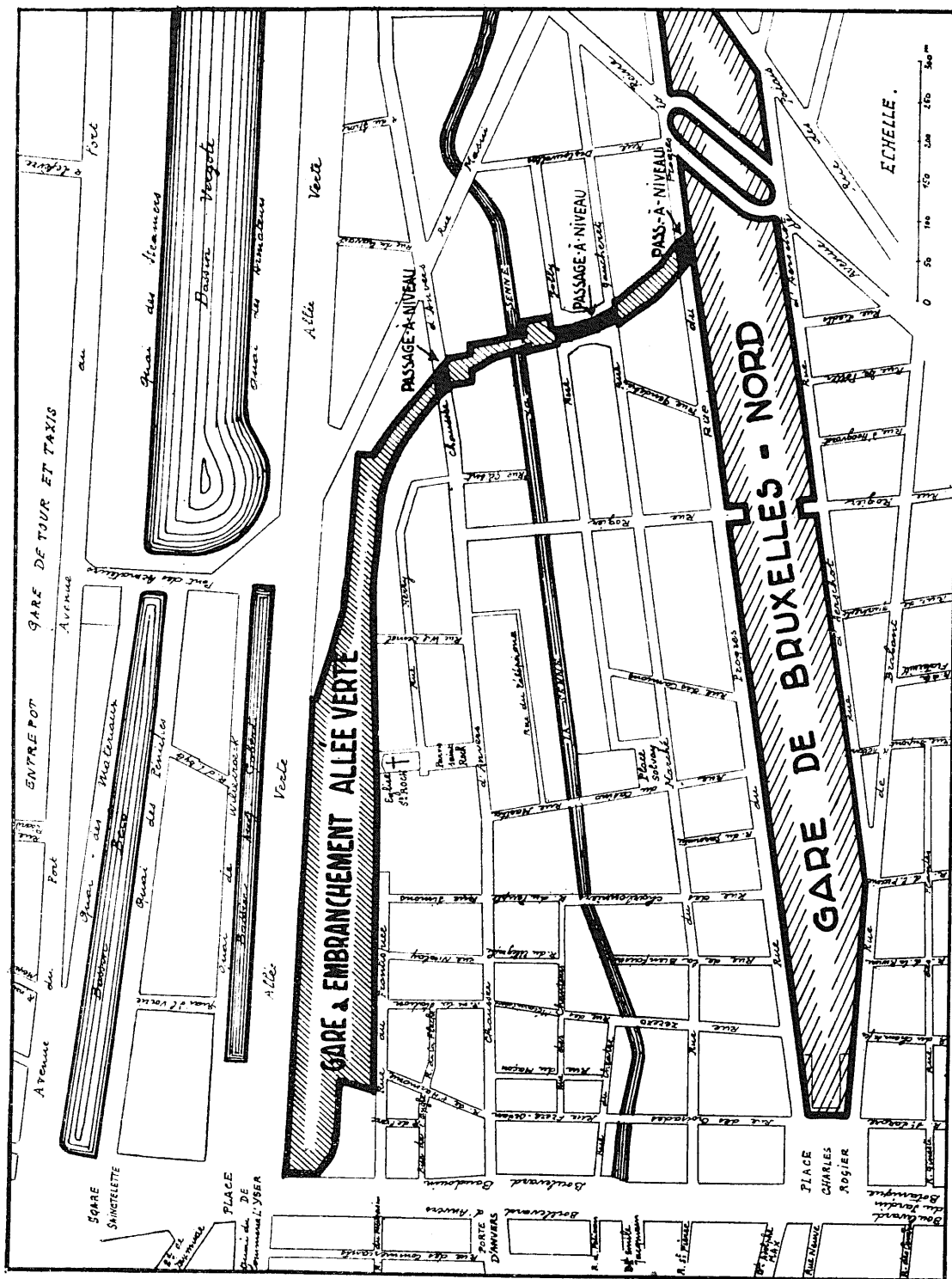
L'indication doit en être faite parce qu'elle constitue le diagnostic de l'appendicite du raccordement de l'Allée-Verte.

Un communiqué de presse paru récemment faisait connaître qu'il serait question de construire dans cette gare une salle d'attente ou, au moins, des abris pour que les ouvriers abonnés ne doivent plus attendre sous la pluie. Les installations y sont si inconfortables que, même au provisoire, cette amélioration peut être envisagée.

Par contre, l'exploitation électrique a suffisamment d'élasticité pour absorber — sans qu'il faille y prendre garde — les quatorze trains journaliers finissant à l'Allée-Verte et, du même coup, admettre les abonnés ouvriers au bénéfice de la Jonction, décharger le devis de la construction du « scenic railway » du raccordement, récupérer les huit hectares occupés par la station et son embranchement mais principalement permettre à la Ville de Bruxelles l'aménagement du quartier des bassins, la suppression des quatre passages à niveau existant aujourd'hui en pleine ville et le prolongement sans entraves du boulevard Émile Jacqmain jusqu'aux deux ponts de Laeken afin de relier les deux districts par cette artère de grande voirie. (Voir plan ci-contre.)

Les faits nouveaux qui sont intervenus depuis février 1931, n'ont pas une répercussion moindre du point de vue de la reconstruction de Bruxelles.

La nouvelle halte étant prévue dans l'îlot supérieur de la Putterie, les rues projetées et déjà partiellement exécutées par la Ville, en vertu des avenants du 31 octobre 1928 et du 27 juillet 1931, peuvent être maintenues de même que les garages établis dans leurs souterrains.



URBANISATION DU QUARTIER DES INSTALLATIONS MARITIMES

SUPPRESSION DE LA GARE ET DE L'EMBRANCHEMENT DE L'ALLÉE VERTE

Le voûtement de la rue du Cardinal Mercier peut être approprié sans difficultés.

Point principal : les terrains adjacents aux nouvelles artères peuvent être mis en valeur; à savoir : les parcelles expropriées dans le quadrilatère compris entre les rues du Cardinal Mercier, de l'Impératrice, Putterie et de la Madeleine; dans le triangle compris entre les rues de la Montagne, de l'Impératrice et du Cardinal Mercier; dans le triangle compris entre les rues de Loxum, de l'Impératrice et des Longs-Chariots et dans le triangle Putterie, rues de l'Impératrice et de la Madeleine.

Une exécution définitive n'est possible toutefois qu'après révision de la convention-loi du 7 avril 1903, la nouvelle voirie de la Putterie de même que l'autorisation de bâtir sur une profondeur de 10 mètres seulement n'ayant pour base que les avenants résiliables conclus entre le Gouvernement et la Ville.

Cette révision s'indique également du point de vue de l'équité, la plus-value des terrains étant le résultat de la dévalorisation du franc; elle est nécessaire aussi pour prévoir les extensions de voirie sur les flancs Nord et Sud de la Putterie.

Une étude plus poussée de la Jonction a fait voir, en effet, avec plus de clarté que ne pouvaient en avoir les négociateurs de 1903, que l'exécution du projet comportait une urbanisation plus étendue que la transformation du quartier de la Putterie et qu'il y avait lieu d'y comprendre la création d'une large voirie nouvelle, 18 à 25 mètres, suivant les parcours dans les directions : Putterie-Jardin Botanique et Putterie-place de la Chapelle, le travail étant connexe dans cette dernière direction à l'aménagement de la rue d'Or et à l'agrandissement des Musées.

Le Conseil communal de Bruxelles s'est très exactement rendu compte de la nécessité d'établir sans tarder ce programme complémentaire et de faire appel, dans ce but, à toutes les suggestions.

*Par décision du 5 octobre 1931, prise à l'unanimité, le Conseil communal charge le Collège d'étudier l'organisation d'un concours public pour la présentation d'un plan de voirie à créer sur les terrains expropriés à Bruxelles en vue de la Jonction Nord-Midi.*

1° *Entre le boulevard du Midi et le quartier de la Putterie;*

2° *Entre le dit quartier et le boulevard du Jardin-Botanique.*

*Ce plan pourra comporter l'utilisation des immeubles et parcelles appartenant à la Ville de Bruxelles, à la Commission d'assistance publique et à l'État Belge et joignant l'une des deux zones ci-dessus définies.*

Le nouveau plan de la halte centrale répondant, d'une part, aux exigences de l'exploitation ferroviaire et se conformant, d'autre part, au tracé de voirie adopté par la Ville, la conclusion d'une nouvelle convention-loi destinée à remplacer celle de 1903 ne paraît pas difficile à réaliser; en conséquence, la reconstruction des quartiers de la Putterie et de Sainte-Élisabeth peut être considérée comme prochaine et intégrale.

En ce qui concerne, en effet, la Jonction, c'est par la remise en état des zones dévastées, la Putterie et le quartier Sainte-Élisabeth, que débiterait la reprise des travaux, l'achèvement en étant prévu endéans les seize premiers mois et l'achèvement de l'ensemble endéans les trente mois, soit deux ans et demi, du jour de l'ordre de commencer les travaux.

Il paraît même vraisemblable que l'abondance de main-d'œuvre permettrait une anticipation sur les prévisions du programme.

Le problème ainsi déblayé du point de vue technique et du point de vue urbanistique, il ne subsiste plus, en ordre principal, que la question financière et celle de la mise à exécution du projet.

La question financière comporte le coût et le financement dans les conditions générales prévues pour les travaux de chemin de fer, c'est-à-dire avec l'obligation de couvrir l'intérêt et l'amortissement de la dépense, formule identique à celle suivie par M. Richard dans l'étude de son projet d'électrification.

Au point de vue de la détermination du coût, votre rapporteur expose les deux considérations suivantes :

Nonobstant la répercussion profonde de la baisse des prix, il y aurait eu grande difficulté à refaire une estimation détaillée pour chaque partie de l'entreprise, mais l'on ne court raisonnablement aucun risque à se référer aux devis présentés par le Ministre des Transports au Sénat dans la séance du 18 novembre 1930, en les affectant d'un coefficient de baisse modéré.

L'élaboration de ces devis remontant elle-même à des études poursuivies plusieurs mois auparavant, la réduction qu'il est permis d'envisager est de l'ordre de 30 p. c. ; une adjudication donnerait même selon toute vraisemblance un pourcentage plus élevé.

Le coût des travaux en régie, n'ayant pas diminué dans la même proportion, le montant des dépenses incombant à la Société nationale des Chemins de fer belges pour les travaux de voies, de signalisation et de relèvement par phases des gares du Nord et du Midi n'a été diminué que de 20 p. c.

D'autre part, il a paru utile à votre rapporteur, tout en maintenant une division de compte entre les travaux relatifs à la Jonction proprement dite, à la transformation des gares du Nord et du Midi et à des utilités publiques exécutées à l'occasion de la Jonction dénommés : « comptes d'ordre » dans la précédente interpellation, d'envisager la dépense à faire dans son ensemble, sous un chiffre global et unique.

Il redoute, en effet, que si, dans les circonstances actuelles, des négociations devaient être entreprises pour obtenir l'intervention d'autres départements ministériels et même celle de la Société Nationale à concurrence de leur quote-part, l'effort ne s'épuise à nouveau dans d'interminables conversations.

Si pareille manière de faire alourdit fortement le coût de la Jonction, en la grevant de l'aménagement du Nord et du Midi sans intervention financière de la Société Nationale, il estime pourtant devoir en agir de la sorte, parce que d'une part, dans l'état actuel de ses finances, la Société n'envisagerait vraisemblablement l'investissement des 150 millions nécessaires pour la transformation des gares du Nord et du Midi qu'avec la participation de l'État et que, d'autre part, la solidarité d'intérêt qui subsiste entre l'État et la Société Nationale, malgré la constitution en régie, est si intime (les considérations émises au début de ce rapport l'établissent) qu'une intervention prise en sa faveur ne peut pas être considérée comme une donation faite à un tiers.

En appliquant à due concurrence les coefficients de réduction indiqués ci-dessus, l'estimation du travail complet : jonction proprement dite, aménage-

ment des gares du Nord et du Midi et comptes d'ordre, s'élève au chiffre global de 500,000,000 francs, détaillé dans le tableau synoptique ci-dessous :

TRAVAUX RESTANT A EXÉCUTER.	POUR COMPTE DE			TOTAL pour compte de l'organisme national à créer.
	JONCTION.	S. N. C. F. B.	COMPTE D'ORDRE.	
1 <sup>o</sup> Entre la rue de Brabant et la rue de l'Argonne, y compris les locaux de service à la gare centrale . . . .	183,934,000	9,580,000 (1)	26,830,000 (2)	220,344,000
2 <sup>o</sup> Aménagement de Bruxelles-Nord . . . . .	—	108,800,000 (3)	—	
3 <sup>o</sup> Surélévement de Bruxelles-Nord en cas de jonction . . . . .	52,200,000	—	—	161,000,000
4 <sup>o</sup> Aménagement de Bruxelles-Midi . . . . .	—	31,620,000 (3)	—	
5 <sup>o</sup> Surélévement de Bruxelles-Midi . . . . .	59,180,000	—	—	90,800,000
6 <sup>o</sup> Aménagement de magasins, garages, etc., sous les quais et voies de Bruxelles-Nord.	—	—	12,856,000	
7 <sup>o</sup> Remboursement à la Ville de Bruxelles d'expropriations faites de ses deniers et de travaux divers, etc. . . . .	5,000,000	—	10,000,000	15,000,000
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>300,314,000</b>	<b>150,000,000</b>	<b>49,686,000</b>	<b>500,000,000</b>

Comment opérer le financement de cette somme?

La tâche peut être abordée sans appréhension.

Situation particulière, que ne connaît aucun travail d'utilité publique, la Jonction a le privilège de posséder un avoir propre et de bénéficier avant travaux d'un préciput acquis par les expropriations réalisées avant guerre pour un montant de 81,462,000 francs-or.

Nonobstant la répercussion de pareil facteur dans la supputation du capital nécessaire pour achever l'entreprise, la valeur de l'avoir immobilier disponible, après déduction des emprises nécessaires pour l'exécution du travail, n'a pas fait l'objet d'un examen approfondi.

Le Service de la Jonction a établi ce cadastre avec plans et relevés.

En superficie, il comporte 16 hectares, 73 ares, 29 centiares dont 16 hectares, 12 ares, 9 centiares, définitivement acquis par les pouvoirs publics et 61 ares,

(1) Voies et signalisation.

(2) Intervention à Saint-Josse dans expropriations pour voirie; construction de magasins et de garages, parachèvement des magasins de la place de la Constitution à Bruxelles-Midi.

(3) Coût de l'aménagement à réaliser par la S. N. C. F. B. même en cas de non jonction.

20 centiares, ou 0.038 de l'ensemble à acquérir encore : ce supplément étant nécessaire pour la modification de tracé à l'entrée de la Gare du Nord et l'expropriation de la Caisse de Reports poursuivie par la Ville de Bruxelles. Les décaissements à faire de ce chef ont été prévus dans les dépenses.

La répartition en est établie comme suit :

	Ha.	A.	Ca.
<i>Superficie incorporée dans les travaux de la Jonction .</i>	3	48	31
<i>Superficie des terrains situés au dessus du tunnel et susceptibles d'être revendus . . . . .</i>	4	12	41
<i>Superficie des excédents de terrains situés à côté de la Jonction et susceptibles d'être revendus . . . . .</i>	5	18	71
<i>Superficie des terrains pouvant être incorporés dans une voirie nouvelle et ne trouvant pas de contre-partie dans les terrains de la voirie ancienne : sur Saint-Josse-ten-Noode . .</i>	—	42	43
<i>sur Bruxelles . . . . .</i>	3	51	43
<i>Superficie totale.</i>	16	73	29

Le chiffre de 3 hectares, 51 ares, 43 centiares prévu pour abandon éventuel à la Ville de Bruxelles, comporte, non seulement la voirie prévue à la convention-loi de 1903 au quartier de la Putterie avec les modifications résultant des avenants subséquents mais encore les extensions de voirie dont une convention ultérieure pourrait prévoir le tracé sur les flancs Nord et Sud de la Putterie dans la direction du Jardin Botanique et de la place de la Chapelle et dont l'étude doit faire l'objet du concours public dont il a été question plus avant.

Quant à l'estimation du patrimoine immobilier de la Jonction, le relevé descriptif en est reproduit plus loin ; votre rapporteur estime pouvoir prendre la responsabilité du montant indiqué : soit 242,261,200 francs.

Les prix de base ne peuvent pas donner lieu à critique en raison de leur fixation particulièrement modérée.

Un seul exemple suffit : celui de 4,000 francs le mètre carré pour le centre de la Putterie.

Les précisions suivantes sont néanmoins utiles :

1<sup>o</sup> Le montant de l'estimation reste dans la marge de celle des experts, qui avaient été commis jadis par le Ministre des Transports et dont l'évaluation était de 176,852,650 millions.

L'écart provient des 44 ares 20 récupérés à la Putterie par suite de l'installation d'une halte souterraine et dont la valeur peut être estimée à 25 millions et des 7 Ha. 67 a. 40c. de l'Allée-Verte qui, à 400 francs le mètre carré donnent 30,696,000 francs.

2<sup>o</sup> Tous les terrains de la Putterie sont compris dans le compte sous réserve de la décision qui sera prise sur ce point lors de la revision de la convention-loi de 1903; par contre, les 3 hectares 51 ares 43 centiares qui pourraient être attribués éventuellement à la Ville de Bruxelles pour extensions de voirie et les 42 ares 43 centiares, à Saint-Josse-ten-Noode pour le même objet sont portés pour mémoire.

**Estimation du capital immobilier actuel de la Jonction Nord-Midi.**

Évaluation de la valeur des terrains disponibles après l'exécution des travaux.	SUPERFICIE DES TERRAINS A REVENDRE			Prix moyen au M <sup>2</sup> en francs.	Prix global par trçonns.
	sur le tunnel en M <sup>2</sup>	à côté de la jonction en M <sup>2</sup>	Ensemble en M <sup>2</sup>		
1 <sup>o</sup> Entre la rue de Brabant et la rue Linné (tête nord du tunnel) . . . . .	—	3855	3855	2,000	7,710,000
2 <sup>o</sup> Entre la rue Linné (tête nord du tunnel) et le boule- vard du Jardin-Botanique (agrandissement éventuel du Jardin Botanique) . . . .	1208	1992	3200	1,000	3,200,000
3 <sup>o</sup> Entre le boulevard du Jardin- Botanique et la rue de Schaer- beek. . . . .	4903	1619	6522	1,000	6,522,000
4 <sup>o</sup> Entre la rue de Schaerbeek et la rue des Comédiens. . .	4948	6779	11727	1,500	17,590,500
5 <sup>o</sup> Entre la rue des Comédiens et la rue de Loxum . . . .	4668	5147	9815	2,000	19,630,000
6 <sup>o</sup> Entre la rue de Loxum et la rue de la Madeleine (Putterie).	15440	17180	32620	4,000	130,480,000
7 <sup>o</sup> Entre la rue de la Madeleine et la rue de l'Escalier . . .	6868	1662	8530	2,000	17,060,000
8 <sup>o</sup> Entre la rue de l'Escalier et la rue des Brigittines . . .	3206	4324	7530	750	5,647,500
9 <sup>o</sup> Entre la rue des Brigittines et la rue de l'Argonne . . .	—	9313	9313	400	3,725,200
<b>TOTAUX</b> pour la jonction depuis la rue de Brabant jusqu'à la rue de l'Argonne (en mètres carrés) . . . . .	<b>4.12.41</b>	<b>5.18.71</b>	<b>9.31.12</b>	—	<b>211,565,200</b>
Voirie Ville de Bruxelles . . .	—	—	<b>3.51.43</b>	—	(pour mémoire)
Voirie Saint-Josse-ten-Noode . .	—	—	<b>42.43</b>	—	(pour mémoire)
Terrains incorporés dans la Jon- ction . . . . .	—	—	<b>3.48.29</b>	—	(pour mémoire)
<b>SUPERFICIE TOTALE</b> . . . . .	—	—	<b>16.73.29</b>	—	—
Terrains de l'Allée-Verte (gare et embranchement) . . . . .	—	—	<b>7.67.40</b>	<b>400</b>	<b>30.696,000</b>
<b>VALEUR TOTALE</b> . . . . .					<b>242,261,200</b>

A propos de l'actif représenté par ce patrimoine immobilier, il a été allégué qu'il n'offrirait aucune liquidité et que l'occasion de vendre était plus éloignée que jamais.

Si ces deux observations sont fondées, il doit être dit, en ce qui concerne la première que la situation est identique à celle de toutes les sociétés immobilières ou des pouvoirs publics, faisant une opération de cette nature.

Tous revendent habituellement à terme, en laissant aux acquéreurs la faculté du paiement par annuités et eux-mêmes achètent en se procurant les ressources nécessaires par un emprunt amortissable.

L'organisme, qui sera mis en possession de l'avoir immobilier de la Jonction n'agira pas autrement, sa position étant toutefois singulièrement plus favorable par le fait qu'il disposera d'un domaine payé et n'aura plus qu'à se préoccuper de revendre pour faire face à l'amortissement général de l'entreprise.

Quant à la possibilité de revente, seules, la Jonction et la Halle Centrale permettent de l'entrevoir avec facilité et avec plus-value.

Par sa situation topographique, réserve faite de l'importance des agglomérations, la Putterie doit remplir dans notre vie municipale la place du quartier de l'Opéra à Paris et de la « Bank » à Londres, importants carrefours de gens circulant à pied. La halte centrale peut seule y ramener l'affluence et l'animation d'antan; l'industrie hôtelière restant fixée aux abords des gares du Nord et du Midi car les trains internationaux n'arrêteront pas à la halte centrale.

Les terrains permettent ainsi une intervention dans le capital nécessaire, pour l'achèvement de l'entreprise, à concurrence de 50 p. c. environ, soit 242,261,200 francs.

Un premier complément peut être fourni par un second apport, de nature immobilière également : le produit de la location des magasins et garages établis sous les voies de la Jonction à Bruxelles-Midi et à proximité de la gare du Nord.

Location de garages et magasins :

	Superficie construite.
a) Sur Saint-Josse-ten-Noode entre la rue de Brabant et le Jardin Botanique. . . . .	3230 m <sup>2</sup>
b) sur Bruxelles entre l'Eglise de la Chapelle et le boulevard du Midi. . . . .	3750 m <sup>2</sup>
c) sur Saint-Gilles, place de la Constitution . . . . .	3100 m <sup>2</sup>
d) sous les quais de la gare du Nord, avec accès des magasins et des garages par les rues du Progrès et d'Aerschot. . . . .	16520 m <sup>2</sup>
Total.	26600 m <sup>2</sup>

En adoptant comme base de location le prix modique de 50 francs par mètre carré, le revenu annuel s'élève à  $26,600 \times 50 = 1,330,000$  francs.

En supposant l'amortissement complet du capital correspondant en quarante ans, en dépit du caractère immobilier de cet avoir, qui autoriserait un terme plus long, le revenu annuel permet d'amortir au taux de 6 p. c. — en quarante

$$\text{ans} \frac{1,330,000}{0,066461154} = 20,011,800 \text{ francs,}$$

qui ajoutés au montant de 242,261,200 francs portent les ressources existantes



à une valeur de 262,261,200 francs, soit un reliquat de 500,000,000 — 262,261,200 = 237,738,000 francs à couvrir.

En ce qui concerne ce second avoir immobilier, à l'instar des installations projetées à proximité de la gare du Nord, des garages sous quai pourraient être éventuellement aménagés sous les quais de Bruxelles-Midi avec accès rue de France et avenue Fonsny.

En outre, des magasins pourraient être établis sous les voies tout le long de l'avenue Fonsny, depuis la rue d'Angleterre jusqu'à l'avenue du Roi, soit sur un développement de 500 mètres de longueur.

Il reste à rechercher la recette qui, à l'intérêt de 6 p. c. et avec le même amortissement de quarante ans, puisse couvrir l'emprunt des 237,738,380 francs restants ou 240 millions, en chiffres ronds.

Dans les conditions d'intérêt et d'amortissement fixés, cette recette doit être de  $240,000,000 \times 0,0664154 = 16,000,000$  de francs.

D'application courante dans les affaires privées, les recherches de l'espèce sont moins usuelles dans les affaires publiques, même dans le cas de dépenses récupérables.

La généralisation du procédé serait désirable; à monnayer le service rendu par l'intervention des bénéficiaires, on garantit l'amortissement de la dette et on acquiert la possibilité de travaux et d'améliorations, dont la collectivité se prive quand elle doit les envisager à fonds perdus.

Dans le cas de la Jonction, au cœur du réseau, sur un faisceau de six voies en régime électrifié, susceptible du trafic maximum, il n'y a aucune difficulté à trouver les bases d'une recette de 16 millions.

Parmi ces moyens, votre rapporteur conserve sa préférence à une taxe locale à charge de tout voyageur arrivant, partant ou transitant par Bruxelles, par analogie avec la taxe établie en France depuis de longues années par toutes les Compagnies et par l'État dans les cas de reconstruction de gare.

Une application importante et récente de cette formule est l'accord conclu entre le Chemin de fer de l'État français et la Ville de Paris, pour la transformation de la gare Montparnasse. La Ville de Paris a émis dans ce but un emprunt de 620 millions dont le service d'intérêt et d'amortissement est provisionné par le produit de taxes locales établies sur les voyageurs et marchandises utilisant une gare parisienne du réseau intéressé; en 1<sup>re</sup> classe, sur le billet Paris au Havre, la taxe locale est de 15 francs.

Dans notre hypothèse, il suffit d'une prévision tout à fait réduite, telle que : fr. 0.15 en 3<sup>e</sup> classe; fr. 0.30 en 2<sup>e</sup> classe; fr. 0.45 en 1<sup>re</sup> classe, applicable aux voyageurs utilisant une des gares de l'agglomération bruxelloise au titre d'arrivée, de départ ou de transit.

Cette surtaxe produirait à raison de 88 p. c. de voyageurs en 3<sup>e</sup> classe, 11 p. c. en 2<sup>e</sup> classe et de 1 p. c. en 1<sup>re</sup> classe, un rendement moyen de

$$0,15 \times \frac{88}{100} + 0,30 \times \frac{11}{100} + 0,45 \times \frac{1}{100} = 0,132 + 0,033 + 0,0045 = \text{fr. } 0.1695$$

par voyageur.

A raison d'une moyenne de 260,000 voyageurs, chiffre moyen après vingt ans de mise en service du Service électrifié (l'amortissement est prévu sur quarante ans), la surtaxe locale de fr. 0.1695 donnerait annuellement :  $260,000 \times 365 \times 0.1695 = 16,085,000$  francs.

Une annuité de cet import à l'intérêt de 6 p. c., et à l'amortissement en quarante ans correspond à un capital de 242,020,000 francs.

Cette formule a incontestablement l'avantage de la clarté et de la simplicité ; son emploi traditionnel en France n'est pas une référence négligeable.

Mais rien n'empêche d'examiner toutes autres suggestions, notamment celles qui, à l'exemple du Métropolitain de Paris ou de la ligne électrifiée Bruxelles-Tervueren, aurait pour base un pourcentage sur la recette brute d'exploitation.

Le trafic de la Jonction devenant celui de la voie axiale du **Super Tramway du Métropolitain électrique de Belgique**, un léger prélèvement sur la recette brute conduirait beaucoup au delà de la rente des 16 millions nécessaires.

L'exposé financier, qui précède, autorise à conclure que la dépense des 500 millions de francs envisagée pour l'entreprise cumulative de la Jonction, de l'aménagement des gares du Nord et du Midi et des travaux d'utilité publique qui y sont connexes, est couverte par des ressources propres, mi-partie en immeubles, mi-partie en revenus, qui permettent d'achever l'entreprise sans que l'État ait à en supporter la charge.

Si la responsabilité de celui qui préconise l'exécution du projet en raison de l'existence des ressources propres à assurer son exécution, lui impose l'obligation de ne faire état que de recettes apparentes et directes, il ne lui est assurément pas interdit de signaler les avantages indirects et concomitants.

Dans le cas de la Jonction, serait-il difficile d'en déterminer les chiffres, ils sont importants et retiendront sans nul doute l'attention de tous ceux qui, préoccupés d'aboutir, se feront un devoir d'examiner le problème sous tous ses aspects.

Ces revenus supplémentaires sont, en premier lieu, les recettes d'impôts au profit de l'État, de la Province et de la Ville et de redevances des régies pour la Ville.

A n'envisager que l'impôt foncier sur les régions reconstruites, la carence actuelle ferait place à des rentrées substantielles.

La valeur du sol a été estimée à 242 millions de francs; augmentée des constructions, elle atteindrait au minimum 1 milliard; en en fixant le revenu cadastral à 50 millions, la recette pour les pouvoirs publics serait, au taux de 26 p. c., de 13 millions pour ce seul impôt.

Mais une solution de l'espèce est intéressante, avant tout, pour la Société Nationale des Chemins de fer belges.

En sus de l'aménagement des gares du Nord et du Midi, elle bénéficierait sans débours du trafic supplémentaire créé par la Jonction, ainsi que de toutes les réductions de dépenses à résulter de la soudure du réseau et de la suppression des gares à rebroussement, avantages sur lesquels l'auteur et les promoteurs de la Jonction avaient établi jadis la rentabilité de l'opération.

Les chiffres cités par eux sont restés dans le souvenir de tous ceux qui ont fait l'étude de la question.

Reste l'exécution même du projet.

Qui fera la dernière mise au point préalable aux adjudications? Qui donnera l'ordre de commencer les travaux et en assurera la direction? Qui mobilisera la valeur foncière des terrains et la rente annuelle de la taxe locale ou autre? Qui exercera le contrôle de l'amortissement?

Question grave. Si elle est dépassée en ordre d'importance par la question

financière, l'absence d'une unité de vue et d'une volonté persévérante ont empêché l'achèvement et failli même compromettre l'exécution, tout autant que le manque d'une dotation originelle et l'obligation de solliciter des crédits à chaque budget extraordinaire.

A ce point de vue, le pays a fait avec satisfaction, depuis de longues années, l'expérience de sociétés spéciales dotées de la personnification civile, qui, malgré leur émanation directe des pouvoirs publics et tout en restant dans leur dépendance, étaient plus aptes à réaliser le but qui leur était assigné : à titre d'exemple, la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, la Société Nationale des Chemins de fer belges, l'Office de la Navigation, la Société pour la Construction des tunnels sous l'Escaut.

Votre rapporteur a l'honneur de préconiser la création d'un organisme de l'espèce, qui relèverait du Ministre des Transports : **la Société Nationale pour l'exécution de la Jonction Nord-Midi.**

La création de celui-ci assurerait à l'entreprise la continuité de direction requise pour la mener à bonne fin.

Il serait mis en possession de son patrimoine immobilier.

L'élaboration des statuts ne donnerait pas lieu à de sérieuses difficultés par suite des précédents existants.

Le Conseil d'administration comprendrait des représentants des différents départements ministériels et autorités publiques intéressées; le Collège des Commissaires serait composé de membres désignés par le Parlement.

Quant aux fondateurs, conviendrait-il de comprendre parmi eux d'autres pouvoirs que l'État lui-même? Cette question de fait pourra être utilement examinée au moment même de la constitution.

A première vue, comme dans le cas de la Société Nationale des Chemins de fer belges et de l'Office de la Navigation, la présence de l'État seul est requise, puisque seul il serait apporteur et assumerait ultérieurement la garantie de l'emprunt amortissable de 500 millions, mobilisant l'avoir et les revenus de l'organisme.

Au terme de la mission que je m'étais assignée, j'ai conscience que cette dernière indication : garantie d'un emprunt amortissable de 500,000,000 de francs peut être de nature à impressionner de très bons esprits.

Emprunter !

J'examine immédiatement l'objection.

Emprunter ! il n'existe aucune autre formule pour l'exécution d'un travail d'utilité publique, mais ce qui distingue entre elles les opérations de l'espèce est leur pouvoir payant, leur possibilité d'amortir la dépense et de récupérer la mise de fonds.

A cet égard, tous les devoirs de preuve ont été remplis en ce qui concerne la Jonction et ils ne l'étaient pas, dans la même mesure, pour la commande de voitures métalliques pour un montant de 665 millions.

L'emprunt pour l'exécution de la Jonction est donc justifié; il est même un des emplois les plus recommandables, étant donnée la nécessité sociale actuelle d'emprunter et de dépenser pour porter remède au chômage par l'exécution de travaux publics.

La Jonction, qui, au point de vue de son amortissement, dispose de recettes directes et indirectes, possède de même, au point de vue du programme des travaux, un double champ d'action.

La Société Nationale pour l'exécution de la Jonction fera la construction du tunnel et les travaux annexes, dans lesquels l'industrie du bâtiment avec son grand emploi de main-d'œuvre intervient pour la presque totalité et sous tous ses aspects : terrassements, camionnage, briqueterie, carrières, usines métalliques, etc.

L'initiative privée, de son côté, poursuivra la reconstruction des quartiers de la Putterie et de Sainte-Élisabeth sur les terrains libres et sur ceux mis promptement à sa disposition par l'achèvement du tunnel en souterrain. Si la mise en chantier de la halte centrale donne aux constructeurs l'assurance de la résurrection commerciale de la Putterie, il n'est pas téméraire d'espérer y voir construire des édifices imposants du meilleur type de l'architecture actuelle.

Les travaux publics et privés, qui se rattachent à l'achèvement de la Jonction, n'ont leur équivalent sur aucun point du territoire et représentent, sans contestation possible l'assistance la plus effective qui puisse être fournie par le travail contre le chômage.

Cette situation particulière, de même que les faits nouveaux qui se sont produits depuis la dernière interpellation et dont l'exposé a fait l'objet des considérations qui précèdent, placent le problème de la Jonction Nord-Midi devant une solution prochaine et définitive.

Par arrêté ministériel en date du 21 avril dernier, (1) le Ministre des Transports, a nommé une Commission spéciale, qui sera chargée de reprendre l'examen de la question en tenant compte particulièrement de ces faits nouveaux : les études récentes relatives à l'exécution de la Jonction Nord-Midi, les modifications à la voirie de la Putterie, la possibilité de mise en valeur d'une partie des terrains expropriés, les suggestions faites en vue de l'exécution de la totalité ou d'une partie des travaux de la Jonction par un organisme officiel.

La Commission, présidée par le Ministre des Transports se compose comme membres de MM. les Ministres d'État Segers et Max et d'un certain nombre de hauts fonctionnaires.

Elle pourra entendre les personnes spécialement compétentes en la matière.

Dans l'état actuel de la question et après les interventions de toute nature dont elle a fait l'objet, la tâche de la Commission ne paraît pas devoir réclamer de longs délais; réserve faite de tous devoirs d'examen et de contrôle, elle comporte, avant tout, une décision sur des faits connus.

Votre Commission comme la Haute Assemblée seront donc unanimes — selon toute vraisemblance — à demander au Gouvernement de prier la Commission de hâter ses travaux et, dès la clôture de ceux-ci, de saisir le Parlement d'une proposition de loi, de façon qu'en suivant la procédure rapide qui fut adoptée pour l'approbation de la convention relative à la commande des voitures métalliques, la solution soit sanctionnée par une loi avant la clôture de la session actuelle.

L'intérêt et l'honneur du pays imposent cet aboutissement.

\* \* \*

L'exécution de la Jonction, liée aux destinées du pays fut arrêtée par le cas fortuit le plus douloureux de notre histoire : la guerre, qui a laissé au cœur de la capitale des régions dévastées comme si ce fléau même les avait produites.

---

(1) Voir annexe n° IV.

L'après-guerre, sous le poids de la restauration et du renchérissement de toutes les matières, n'a pu mettre ordre à la situation.

Si pénibles que furent ces attermolements, ils laissent disponibles des chantiers qui offrent aux bras inoccupés d'importantes subventions de travail, dont l'investissement est récupérable.

Ce retard de vingt ans n'a pas été non plus une perte sèche; le cours des événements a révisé — en les amplifiant — les buts de l'entreprise.

Au point de vue du chemin de fer, l'utilité technique de la soudure du réseau et de la suppression des gares terminus se sont doublés du **Métropolitain Électrique de Belgique** constitué par les sept rayons de 50 kilomètres chacun de l'étoile de Bruxelles.

Au point de vue de l'urbanisation, le programme envisagé à l'origine pour la Putterie, en franchit les limites et déborde, au Nord, jusqu'au Jardin Botanique et, au Sud, jusqu'à la place de la Chapelle.

Il embrasse également un quartier nouveau : celui des installations maritimes où la disparition de la gare de l'Allée-Verte peut opérer une appropriation aussi complète qu'inattendue.

Après avoir édifié le monde sur sa valeur morale au cours de la guerre, le pays libéré se doit de compléter ses références du point de vue de la science et des arts.

L'électrification du Chemin de fer fournira la mesure de ses ingénieurs et de ses économistes; la reconstruction de Bruxelles, celle de ses architectes et de ses artistes.

En 1831, du premier jour de la découverte, les Constituants adoptèrent le rail à vapeur, qui fut l'artisan de la prospérité au cours du premier siècle d'indépendance ainsi que le fidèle auxiliaire de la colonisation du Congo.

En 1932, à l'aube du second siècle, le Parlement montrera la même clairvoyance en adoptant le rail électrifié qui régénèrera le premier outil du travail national et renforcera l'unité du pays par l'établissement de communications incessantes entre toutes les régions.

A embrasser l'œuvre d'un coup d'œil, son objet et sa portée, elle surprend par la projection de son rayonnement, elle paraît même défier l'effort.

A s'y recueillir, l'étonnement fait place à l'admiration.

Peu à peu apparaît le dessein grandiose de Celui que notre royal collègue Mgr. le Duc de Brabant dénommait, à l'ouverture d'un congrès récent, **le Précurseur des urbanistes belges: Léopold II**, qui voulait une fois de plus, par une réalisation puissante, **faire de la Belgique: le carrefour de l'Europe, et de Bruxelles: le cœur de la Belgique.**

---

Le rapport a été adopté par 10 voix et 2 abstentions.

Le budget a été adopté par 8 voix contre 4.

*Le Rapporteur,*  
VICTOR WAUCQUEZ.

*Le Président,*  
DE BRUYN.

## ANNEXE N° I

---

### QUESTION DE LA COMMISSION. — 15 MARS 1932.

*La Commission désirerait connaître également les études qui auraient été entreprises par la Société Nationale en vue de l'électrification, les résultats des demandes de prix faites récemment en vue d'obtenir une documentation sur le coût de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe et de Bruxelles à Anvers et éventuellement le programme de la Société Nationale des Chemins de fer belges en vue de l'électrification de tout ou partie du réseau.*

### RÉPONSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS. — 12 AVRIL 1932.

La Société Nationale a mis tout d'abord à l'étude la question de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe.

Des offres ont été demandées à *titre de renseignements*, aux principales firmes belges spécialisées, pour l'équipement des lignes et des sous-stations, y compris les postes de sectionnement, pour la fourniture du courant et celle des locomotives électriques.

Leurs offres, accompagnées d'études détaillées, sont actuellement à l'examen.

Elles comportent de nombreuses variantes, et c'est à dégager les solutions les plus économiques et les plus adéquates au mode d'exploitation des lignes envisagées, que sont occupés les services techniques.

Ce n'est que lorsque ce travail sera terminé que l'on pourra dresser le bilan de l'électrification des lignes du Luxembourg et de l'Ourthe, et juger de la rentabilité de l'opération.

Les études se poursuivent entretemps en ce qui concerne l'électrification de la ligne rapide Bruxelles-Anvers. Elles sont du reste facilitées par celles auxquelles il est procédé pour les lignes du Luxembourg et de l'Ourthe. Il sera incessamment demandé prix pour l'équipement des automotrices et des voitures à utiliser dans la composition des rames à unités multiples, ainsi que pour la fourniture du courant.

Aussitôt les études terminées et les offres dépouillées, le rapport-conclusion y relatif sera présenté, pour décision, au Conseil d'Administration de la Société Nationale.

Les études de la Société Nationale en matière d'électrification, se sont limitées jusqu'ici aux lignes du Luxembourg, de l'Ourthe et de Bruxelles-Anvers (ligne rapide).

---

**ANNEXE N° II**

---

Bruxelles, le 12 avril 1932.

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

En réponse à la note que vous m'avez fait parvenir en suite de la séance du 15 mars dernier de la Commission des Transports, j'ai l'honneur de vous faire savoir que les études qui ont été poursuivies depuis février 1931 ont conduit à la conclusion que le tracé de jonction suivant les plans de M. Bruneel, constituait la solution la plus favorable pour la Jonction Nord-Midi.

Toutefois, en ce qui concerne la halte centrale, il a été reconnu préférable de reporter l'emplacement des voies et quais vers le Cantersteen, sans réduire la largeur ou la longueur des quais. Cela pouvait se faire sans modification de tracé ou d'expropriation supplémentaire de part et d'autre de la halte et ne devait nécessiter que l'expropriation de l'ancienne Caisse de Reports et Dépôts, expropriation à laquelle procède en ce moment la Ville de Bruxelles en vue du prolongement de la Putterie vers la rue des Colonies.

L'état actuel des études entreprises par la Société nationale des Chemins de fer pour l'électrification des lignes d'Anvers et du Luxembourg permet d'entrevoir une solution prochaine. Il peut être considéré comme hors de doute, que, une fois ces lignes dotées de la traction électrique, les travaux de transformation du réseau seront poursuivis tout au moins en ce qui concerne les lignes aboutissant à la capitale.

Il en résulte que les plans nouveaux ont pu être étudiés dans l'hypothèse d'une exploitation électrique de la Jonction. Dès avant la guerre, cette solution avait du reste été décidée; mais il ne s'agissait alors que de l'électrification de la Jonction, où la remorque des trains aurait été assurée par des tracteurs électriques.

Le déplacement de la halte centrale vers le Cantersteen est une solution intéressante, dont les principaux avantages sont :

1° La hauteur entre le niveau du rail et celui de la voirie est bien supérieure à celle du plan primitif.

L'établissement de locaux divers, couloirs, accès aux quais, etc., est facilité parce que la dénivellation permet d'utiliser l'espace plus grand disponible entre les voies et quais et le niveau des rues pour l'exécution d'un étage intermédiaire. Il en résulte un gain de surface disponible dont il est question plus loin au 5°;

2° Les travaux d'appropriation du voûtement de la rue du Cardinal Mercier sont facilités par suite de la dénivellation plus importante entre les cotes du rail et du pavage;

3° Le maintien des rues projetées, et déjà partiellement exécutées par la Ville de Bruxelles, en vertu des Conventions du 31 octobre 1928 et de l'Avenant du 27 juillet 1931, est compatible avec les nouveaux plans;

4° Le tracé de ces rues est favorable à l'établissement de la superstructure de la halte centrale qui, pour la partie qui dépasse le niveau de la voirie, occu-

perait le triangle isocèle compris entre les rues Cantersteen, de l'Impératrice et Putterie. Les accès de la gare pourraient donc être favorablement disposés pour la circulation urbaine.

Les locaux des étages, qui ne sont pas nécessaires au chemin de fer, pourraient servir en tout ou en partie à l'établissement d'une bourse de commerce et services accessoires, ou être loués en tout ou en partie à des particuliers.

Une partie des locaux du rez-de-chaussée serait occupée par des magasins particuliers;

5° Les garages souterrains établis par la ville sous les rues nouvelles qu'elle a exécutées au quartier de la Putterie pourront être maintenus. Ces garages seront directement accessibles de la halte centrale et les voyageurs pourront aller du train à l'auto ou réciproquement, sans passer par la voirie, à l'instar de ce qui a été réalisé récemment au Palais des Beaux-Arts.

6° La superficie des terrains du quartier de la Putterie, destinée au lotissement et à la vente est de beaucoup supérieure à ce qu'elle était dans les plans primitifs, et cela au profit de l'État ou de la Ville selon les modalités qui seront adoptées en suite de la revision de la Convention de 1903;

7° L'adoption des plans dont question ci-dessus, permet la mise en valeur immédiate d'une grande partie des terrains du quartier de la Putterie, même si l'exécution de la Jonction était ajournée.

Il en est ainsi pour tout le quadrilatère compris entre les rues du Cardinal Mercier, de l'Impératrice, Putterie et de la Madeleine; pour les parcelles disponibles dans le triangle-rues de la Montagne, de l'Impératrice, du Cardinal Mercier et le triangle-rues de Loxum, de l'Impératrice et des Longs-Chariots; pour une partie des terrains du triangle Putterie, rues de l'Impératrice et de la Madeleine, etc.

Je joins à la présente un exemplaire de l'Avenant du 27 juillet 1931 (avec plan annexé), à la Convention du 31 octobre 1928.

Les plans à dresser en suite de cet Avenant, par la Ville de Bruxelles, en vue de l'exécution d'une partie du voûtement des rues de l'Impératrice et Putterie prolongées sont élaborés, en ce moment, par les Services techniques qui sont en rapports constants, à ce sujet, avec le Service compétent du département des Transports.

Ci-joint, trois plans donnant schématiquement les dispositions nouvelles de la halte centrale conçues suivant les données qui précèdent. Les dispositions détaillées des locaux ne sont données qu'à titre d'indication, comme avant-projet, et sont susceptibles de toutes modifications utiles.

*Le Ministre,*  
(S.) PH. VAN ISACKER.

---



**ANNEXE N° III****Avenant du 27 juillet 1931,**

*à la Convention conclue le 31 octobre 1928 entre l'État belge et la ville de Bruxelles  
au sujet de l'aménagement du quartier de la Putterie.*

M. Renkin, Premier Ministre, Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène; M. le baron Houtart, Ministre des Finances; M. Van Caenegem, Ministre des Travaux publics, et M. Van Isacker, Ministre des Transports, agissant au nom de l'État belge;

et le Collège des Bourgmestre et Échevins de la Ville de Bruxelles, ici représenté par M. Max, Bourgmestre, et M. Brees, Secrétaire communal, agissant au nom de la Ville de Bruxelles, sous réserve d'approbation par le Conseil communal et par les autorités supérieures;

Ont exposé et convenu ce qui suit :

**EXPOSÉ.**

Une Convention, intervenue le 31 octobre 1928, entre l'État belge et la Ville de Bruxelles, autorise la Ville, à titre essentiellement temporaire, à aménager à ses frais et à exploiter à son profit une partie des terrains vagues du quartier de la Putterie et quartier de la rue Pachéco, réservés en vue de l'exécution éventuelle de la Jonction Nord-Midi.

Cette même convention stipule que pour satisfaire aux nécessités inéluctables de la circulation, l'État ne s'oppose pas à ce que la Ville réalise à titre provisoire et à ses frais certains travaux de voirie dans les deux quartiers.

En raison des besoins toujours croissants de la circulation, la Ville de Bruxelles a fait de vives instances auprès de l'État en vue d'être autorisée, sous les réserves et aux conditions indiquées dans la convention du 31 octobre 1928 :

1° A prolonger les deux tronçons de la rue dite en coude : le premier, dénommé rue de l'Impératrice, d'une part vers le carrefour de la rue de la Montagne et de la rue de Loxum, d'autre part vers la rue Cantersteen; le second dénommé Putterie, vers le carrefour de la rue Cantersteen et de la rue Cardinal Mercier.

2° A élargir en partie les rues de la Montagne et de Loxum;

3° A élargir en partie la rue des Longs-Chariots;

4° A réaliser des voies d'accès au voûtement construit et à construire sous les rues Cardinal Mercier, de l'Impératrice et la Putterie.

La Ville fait valoir que les rues qu'elle demande à construire seront établies avec aménagement de souterrains, ce qui permettra éventuellement le passage des voies ferrées sans qu'il soit nécessaire de démolir les dites rues. Elle reconnaît toutefois à l'État le droit d'apprécier seul la situation, et demande que l'État, lorsqu'une décision sera prise, soit au sujet de l'établissement de la Jonction, soit au sujet de l'abandon de celle-ci, veuille bien examiner dans quelles conditions les passages provisoires créés pour donner accès aux souterrains pourront être maintenus pour être surmontés éventuellement de constructions.

Le Gouvernement, sans aucune reconnaissance préjudiciable, a décidé de donner satisfaction à la Ville, aux conditions déterminées ci-après :

### CONVENTION.

ARTICLE PREMIER. — Pour satisfaire aux nécessités inéluctables de la circulation, l'État ne s'oppose pas à ce que la Ville de Bruxelles exécute, à titre provisoire et à ses frais, les travaux de voirie définis aux 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> ci-dessous, de façon à réaliser l'aménagement figuré au plan annexé au présent acte, qui est revêtu de la signature des parties :

1<sup>o</sup> Le prolongement des deux tronçons de la rue dite en coude : le premier dénommé rue de l'Impératrice, d'une part vers le carrefour de la rue de la Montagne et de la rue de Loxum, d'autre part vers la rue Cantersteen; le second, dénommé Putterie, vers le carrefour de la rue Cantersteen et de la rue Cardinal Mercier;

2<sup>o</sup> L'élargissement à 15 mètres de la rue de Loxum et de la rue de la Montagne sur des longueurs respectives de 16 à 35 mètres environ;

3<sup>o</sup> L'élargissement à 12 mètres de la rue des Longs-Chariots sur une longueur de 25 mètres environ;

4<sup>o</sup> La réalisation de trois voies d'accès au voûtement construit et à construire sous les rues Cardinal Mercier, de l'Impératrice et de la Putterie, ces voies d'accès devant déboucher rue de la Madeleine, rue Cardinal Mercier et rue de l'Impératrice.

La Ville s'engage à exécuter les prolongements des rues de l'Impératrice et de la Putterie, vers la rue Cantersteen, de façon à permettre, sans travaux de démolition ultérieurs de ces prolongements, le passage des six voies de la Jonction, avec quais de débarquement, installations diverses et dépendances, et de deux voies de garage; les plans y relatifs seront fournis à la Ville par le Ministère des Transports, et les travaux de voirie projetés ne pourront être exécutés avant que la Ville ne soit mise en possession des dits plans.

Les terrains domaniaux nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit au présent article, sont donnés en bail à la Ville à titre essentiellement précaire et pour une durée qui ne pourra excéder celle prévue à l'article 4 de la Convention du 31 octobre 1928, moyennant un loyer annuel de 100 francs, à titre récongnitif de la propriété de l'État.

ART. 2. — L'État autorise, à titre essentiellement temporaire, la Ville de Bruxelles à aménager à ses frais et à exploiter à son profit, sur une profondeur maximum de 10 mètres, les terrains longeant les rues nouvelles visées à l'article précédent, ainsi que les terrains adjacents longeant la rue de Loxum, la rue de la Montagne et la rue des Longs-Chariots. Pour procéder à cet aménagement, la Ville de Bruxelles ne pourra démolir aucune construction à moins d'une autorisation expresse et par écrit du Ministre des Finances.

Il est ici rappelé que l'État belge a autorisé antérieurement la Ville de Bruxelles à démolir les immeubles situés rue de Loxum, n<sup>os</sup> 1, 3, 5 et 7, rue de la Montagne, n<sup>os</sup> 51 à 71 inclus, et rue de la Putterie, n<sup>o</sup> 63, 65 et 88 à Bruxelles.

Les terrains domaniaux compris dans la bande de 10 mètres dont il s'agit au premier alinéa du présent article, sont donnés en location à la Ville de Bruxelles, à titre précaire et pour une durée qui ne pourra excéder celle prévue

à l'article 2 de la Convention du 31 octobre 1928, moyennant un loyer annuel de 100 francs à titre récongnitif du droit de propriété.

ART. 3. — La présente Convention est conclue sous toutes les réserves et conditions insérées dans celle du 31 octobre 1928, dont elle ne forme que le complément sauf les dispositions particulières mentionnées sous les articles 1 et 2 qui précèdent, toutes les clauses et conditions de l'acte du 31 octobre 1928 sont ici tenues pour reproduites.

Dont acte.

Fait et passé à Bruxelles, en double original, dans le Cabinet de Monsieur le Premier Ministre, le 27 juillet 1931, et signé par les représentants de l'État et ceux de la Ville, après lecture.

(S.) RENKIN.

(S.) Baron HOUTART.  
Adolphe MAX.  
BREES.

VAN CAENEGEM.  
VAN ISACKER.

Enregistré à Bruxelles A. A. A. J. P., le 17 août 1931, V. 57, F. 5. C. 14.  
Reçu douze francs cinquante centimes. Le receveur. a. i. (S.) A. LEROY.

Pour copie conforme :

*Le Directeur général des Domaines,*  
(S.) A. DE DUYSCHAEVER.

---

**ANNEXE N° IV.**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

Vu la Convention du 7 avril 1903 et l'état actuel des études relatives à l'exécution de la Jonction Nord-Midi;

Considérant que le statut de la voirie des rues nouvelles du quartier de la Putterie tel qu'il est déterminé par la Convention du 7 avril 1903, n'est plus en situation par suite des modifications apportées à la voirie, et qu'il importe de fixer un statut définitif;

Considérant que les modifications apportées aux projets primitifs permettent d'envisager la mise en valeur immédiate d'une partie notable des terrains expropriés au quartier de la Putterie;

Considérant que des suggestions ont été faites tendant à charger de l'exécution de la totalité ou d'une partie des travaux de la Jonction un organisme auquel participeraient, le cas échéant, les pouvoirs publics intéressés et qui recevrait, par voie d'apports, tout ou partie des terrains expropriés, avec l'obligation éventuelle de construire sur les excédents ou de les revendre pour construire;

Considérant qu'il serait utile de faire examiner ces suggestions par une commission où seraient représentés les pouvoirs publics ou organisations intéressées,

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER. — Il est créé, aux fins susvisées, une Commission composée comme suit :

*Président* : Le Ministre des Transports;

*Membres* : MM. Segers, Ministre d'État, Sénateur;  
Adolphe Max, Ministre d'État, Bourgmestre de Bruxelles;  
Colson, Chef du Cabinet du Premier Ministre;  
Castiau, Secrétaire général du Ministère des Transports;  
Maertens, Chef du Cabinet du Ministre des Travaux publics,  
Directeur général de la Voirie communale;  
Deduytschaever, Directeur général des Domaines;  
Wurth, Ingénieur en chef de la ville de Bruxelles;  
Fourmanois, Ingénieur en chef du service technique provincial du Brabant;  
Gabriel Jadot, Directeur à la Société nationale des chemins de fer belges;  
et un fonctionnaire de la Société nationale à désigner par celle-ci;  
Op't Eynde, Chef de Cabinet adjoint du Ministre des Transports.

*Secrétaire* : Franchimont, ingénieur en chef directeur de service.

ART. 2. — La Commission pourra entendre les personnes spécialement compétentes en la matière.

Bruxelles, le 21 avril 1932.

(S.) PH. VAN ISACKER.