(N° 55.)

—

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 5 MARS 1935.

Proposition de loi instituant la Société Nationale pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi.

SOMMAIRE.

Développements.

		Pages.
CHAPITRE 1er.	— Nécessité d'une solution	2
CHAPITRE II.	— Objet de la Convention-Loi du 7 avril 1903.	3
CHAPITRE III.	— Intérêt actuel de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi au point de vue bruxellois.	5
CHAPITRE IV.	— Intérêt actuel de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi au point de vue ferroviaire.	7
CHAPITRE V.	— Problème technique de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.	14
CHAPITRE VI.	— Problème financier de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.	16
CHAPITRE VII.	— Problème législatif de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.	22
CHAPITRE VIII.	— L'achèvement de la Jonction Nord-Midi dans ses rapports avec la lutte contre le chômage.	25
CHAPITRE IX.	— Références étrangères relatives à des travaux similaires à la Jonction Nord-Midi.	28

Développements.

CHAPITRE PREMIER.

NÉCESSITÉ D'UNE SOLUTION.

MADAME, MESSIEURS,

La Convention-Loi du 7 avril 1903 qui — sous les auspices de Léopold II — devait réaliser l'embellissement de Bruxelles et la réorganisation du Chemin de fer, subit le plus redoutable des cas fortuits et la plus cruelle des infortunes.

Sans un coup de canon, mais en fermant les chantiers, la guerre transforme le centre de Bruxelles en régions dévastées.

L'après-guerre n'est pas moins funeste. La reconstruction du réseau et la dépréciation de la monnaie font obstache à la reprise des travaux.

Depuis, vingt ans se sont écoulés, entrecoupés de différents débats.

Cette situation doit prendre fin; il n'est pas permis de se résigner au statu quo des régions dévastées de la Capitale, ni aux remaniements dispendieux des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, ni à l'improductivité de 16 hectares expropriés au cœur de Bruxelles pour 82 millions de francs-or.

Cette carence de solution et ce spectacle d'impuissance portent atteinte au prestige de l'Autorité et à la réputation du pays.

A envisager la question sous tous ses aspects, retard, cas fortuit, atermoiments, problème technique, financement, formule législative, chômage, la solution définitive ne peut se trouver que dans les mesures propres à assurer l'exécution de la Convention-Loi du 7 avril 1903.

Votée à l'unanimité par le Conseil communal de Bruxelles, en séance du 27 avril 1903, ratifiée ensuite par le Parlement, confirmée par neuf votes subséquents des deux Chambres à l'occasion des budgets extraordinaires, la Convention-Loi du 7 avril 1903 est demeurée la charte de l'entreprise.

Sa force obligatoire résulte — *a contrario* — de l'échec des tentatives faites pour obtenir son annulation.

Le projet de loi relatif à l'abandon de la Jonction, voté à la Chambre le 2 mai 1927 à la majorité de 12 voix, est repoussé par le Sénat, le 24 juillet 1928, à la majorité de 30 voix.

L'action en résiliation formée par la Ville de Bruxelles devant le Tribunal de première instance est déclarée non recevable par jugement du 4 janvier 1929, dont il n'a été relevé appel.

Les avenants précaires consentis par le Gouvernement à la Ville les 31 octobre 1928 et 27 juillet 1931, ont permis à l'Administration communale d'établir à la Putterie de larges voies de communication et d'y construire des garages souterrains; par contre, elle n'a pu tirer aucun parti des clauses autorisant la reconstruction en bordure des artères nouvelles et s'est alors décidée à faire des plantations, ce qui n'est pas davantage une solution.

En ce qui concerne la Société nationale des Chemins de fer belges, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord pour exploiter la Jonction Nord-Midi

à tarif normal par une résolution du 12 janvier 1934, décision importante parce qu'elle fait suite à une résolution contraire du 16 janvier 1931.

Quant à l'opinion publique, le sentiment général du pays n'a pas varié; « la province », en m'excusant d'employer ce terme pour préciser ma pensée, est restée fidèle à l'entreprise et se considérerait lésée par son inexécution, la mise de fonds ayant été faite par l'État.

Quant à Bruxelles et à l'agglomération bruxelloise, les tendances n'ont pas cessé — dès l'inauguration du premier chemin de fer — d'être ardemment jonctionnistes et expansionnistes en banlieue; les défenseurs de cette politique furent notamment les Bourgmestres Anspach, Buls et De Mot. Modification profonde après l'armistice devant la désolation des régions dévastées et croyance presque générale à la nécessité de l'abandon. Depuis, nouveau revirement; de plus en plus nombreux sont les Bruxellois qui, revenant au sentiment de jadis, ne découvrant aucune opposition d'intérêt entre la province et la Ville, estiment que la Capitale gagnerait en prestige à l'exécution du travail et que son achèvement est le seul moyen pratique d'en finir.

L'opinion de Bruxelles et de l'agglomération bruxelloise évolue lentement mais sûrement dans ce sens, rappel de ce qui s'est produit pour le Port et les Installations Maritimes, qui connurent dans leurs débuts la contradiction violente et tumultueuse.

Étant données d'ailleurs les utilités de la Jonction, l'entreprise ne rencontre pas d'adversaires au sens absolu; ceux-ci n'existent qu'au titre relatif, en raison du gâchis de la situation actuelle « d'une Jonction embouteillée ». Le dépôt de cette proposition de loi répond à cette objection mitigée.

J'ai pour devoir toutefois, avant d'exposer les mesures d'ordre technique, financier et législatif, propres à assurer l'exécution de la loi du 7 avril 1903, d'en rappeler brièvement l'objet et d'examiner l'intérêt qui s'attacherait encore à sa réalisation.

CHAPITRE II.

OBJET DE LA CONVENTION-LOI DU 7 AVRIL 1903.

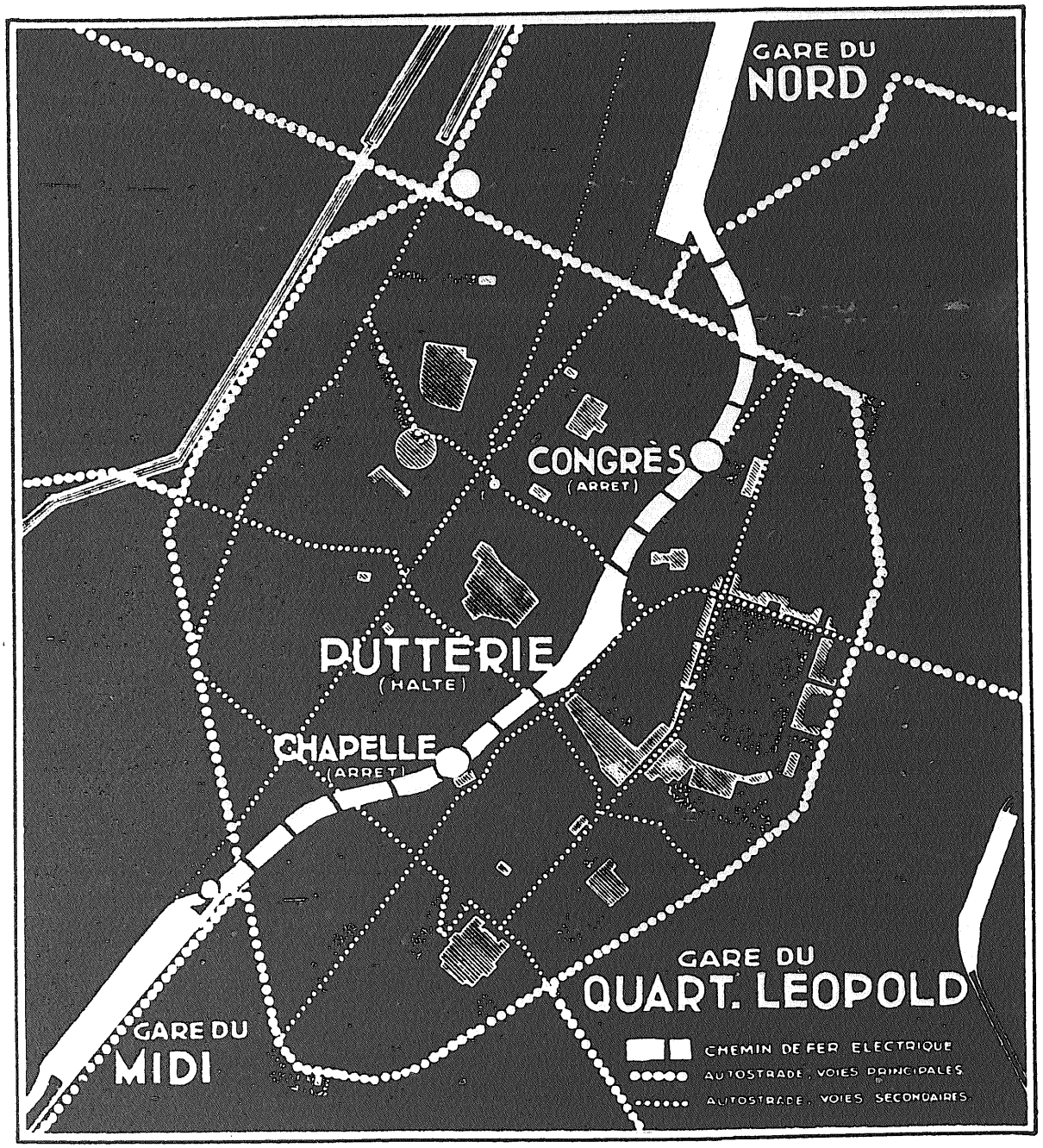
La convention-loi du 7 avril 1903 poursuit un double objet : urbanistique et ferroviaire, et, en d'autres termes : bruxellois et national.

Au début du siècle, en exécution des intentions du Roi, en coïncidence avec l'apogée économique du pays et le 75e anniversaire de son indépendance, le Gouvernement et le Collège échevinal de Bruxelles s'accordent sur un ensemble de grands travaux ayant pour objet la création du Mont des Arts, le dégagement des Musées, le percement de l'impasse du Parc et la transformation du Quartier de la Putterie.

En ce qui concerne ce dernier travail, le plus important mais le plus onéreux, la Ville de Bruxelles déclare ne pas pouvoir envisager la dépense des expropriations; la difficulté est résolue par l'intégration, dans le projet bruxellois, de l'intérêt général, c'est-à-dire par l'exécution simultanée d'une entreprise considérable concernant la modernisation du chemin de fer.

Trois commissions consécutives, appelées à se prononcer sur cette matière, avaient conclu à l'adoption du projet de l'Ingénieur Bruneel; celui-ci avait pour objet de transformer les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi en gares de passage et de souder les parties Nord et Sud du réseau par une

La Jonction Nord - Midi



Tracé à 6 voies de M. l'Ingénieur Bruneel.

jonction directe à travers Bruxelles; l'ouvrage principal de l'entreprise étant un tunnel de 1948 mètres passant sous la Putterie, l'État prend à sa charge toutes les expropriations à faire dans la région.

Il s'établit ainsi, tant dans leur conception que dans leurs moyens de réalisation, un rapport de réversibilité et de solidarité entre les deux objectifs urbanistique et ferroviaire, bruxellois et national, de la loi du 7 avril 1903.

Indication de cette origine commune, le *Moniteur* du 7 novembre 1904 publie un « train » de quatre arrêtés royaux visant toutes les expropriations requises pour l'ensemble du programme.

CHAPITRE III.

INTÉRÊT ACTUEL DE L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI AU POINT DE VUE BRUXELLOIS.

« Le plus beau Bruxelles ».

Le but à atteindre le plus rapidement possible est la reconstruction des régions dévastées.

Qui y réfléchit, prend l'avis d'experts-fonciers, vérifie les données sur place, tient compte des faits acquis : plantations, garages souterrains, disparition de l'Université, construction d'un édifice considérable dû à l'initiative privée, arrive à cette conclusion que la Putterie est dans l'impossibilité de se relever par elle-même et ne retrouvera plus la circulation de piétons requise pour un quartier commercial nouveau.

Les larges artères ouvertes entre le haut et le bas de la Ville ont modifié les habitudes; le public descend parfois mais ne remonte plus à pied; de la Porte de Namur à la Bourse et de la rue de la Loi aux grands boulevards ou vice-versa, il franchit la distance en tramways, en autobus, en taxis, en autos.

Supposition plus invraisemblable que jamais, une nouvelle proposition d'abandon, sacrifiant l'intérêt ferroviaire, serait-elle déposée et votée, elle ne modifierait en rien cet état de choses et, dans ce cas, les terrains ne trouveraient preneurs qu'à vil prix.

Seul, un facteur nouveau et considérable peut permettre à la Putterie de renaître, de valoriser les terrains et de rencontrer les acquéreurs assez hardis pour bâtir à l'échelle et à la mesure du programme qu'il faut souhaiter : ce sont les 60,000 voyageurs quotidiens de la halte centrale, allant à pied à leurs bureaux et à leurs affaires.

Sans eux rien, mais avec eux, l'aléa disparait et tous les espoirs sont permis, en tête desquels une reconstruction monumentale, qui, à l'image de l'Hôtel de Ville et de la Grand'Place, commémorant le Moyen-Age et la Renaissance, soit le mémorial d'un siècle d'indépendance et de Dynastie.

La halte centrale du projet initial, avec son hall vitré de 3,000 mètres carrés, maté par les poussières et les fumées, a disparu et a fait place dans la conception nouvelle à la plus confortable des gares de métro, installée en souterrain (1).

(1) La nouvelle Halte Centrale comporte, au droit de la rue Cantersteen (cote 38,00), en sous-sol trois étages inférieurs : 1) garages pour autos sous le carrefour elliptique (cote 24,50), 8 voies (cote 24,70) et quais (cote 25,40); 2) couloirs transversaux desservant tous les quais (cote 30,50) et 3) salle des pas-perdus et des guichets (cote 33,80); et en surface, étages supérieurs : 1er étage (cote 38,00), 2me étage (cote 42,90), 3me étage (cote 47,00), 4me étage (cote 52,70) et plate-forme couronnant l'édifice, (cote 57,60), limite imposée par la servitude de hauteur du quartier.

A la surface, une aire récupérée de près d'un demi-hectare, disponible pour un palais commercial qui commanderait la reconstruction de l'ensemble : Bourse de commerce ou de marchandises, avec 400 locaux privés.

Ainsi, conformément aux prévisions de feu le Bourgmestre De Mot — car le Gouvernement s'en était remis à la Ville pour la décision à prendre au sujet d'une halte centrale — Bruxelles possèdera enfin, au cœur de la Cité et du Pays, une force centripète de commerce et d'activité se substituant à la dispersion et à l'éparpillement centrifuge d'aujourd'hui.

Le rayonnement de cette vie renaissante permettra d'envisager l'achèvement des projets contigus du Mont-des-Arts et des Musées, et comme le succès appelle le succès, il peut être tenu pour certain que le rendement de la ligne Nord-Sud (Bruxelles-Nord-Bruxelles-Midi) ne tarderait pas à justifier le complément d'une ligne Est-Ouest (Quartier Léopold-Putterie) amenant au Centre un contingent supplémentaire de 30,000 voyageurs.

Bien que de réalisation différée, le projet d'un embranchement Putterie-Quartier Léopold est à sa place dans un exposé général.

La population de l'agglomération bruxelloise est inférieure, en effet, au chiffre qui justifie la construction d'un métropolitain indépendant; par contre, le prolongement du chemin de fer en souterrain peut en réaliser les utilités principales qui sont : la pénétration de la périphérie au centre et la liaison directe avec les gares principales

Ce travail n'est d'ailleurs pas étendu : exécution en souterrain, sans expropriation, en passant sous la Putterie, la rue de la Bibliothèque, le Parc, la rue Ducale et la rue du Luxembourg

Installation de la gare du Quartier Léopold, en sous-sol, sous la place du Luxembourg, sur le type de la halte centrale, d'où, comme possibilité, le percement de la rue du Luxembourg jusqu'au Parc Léopold, la réouverture de la rue Montoyer et la suppression du passage à niveau de la rue Belliard

Au programme urbanistique de 1903, le temps et les études ultérieures ont ajouté des compléments du plus haut intérêt

C'est d'abord un boulevard de 22 mètres, en superstructure et dans l'axe approximatif du tunnel, allant à flanc de côteau du Jardin Botanique à la Putterie et de la Putterie à la Chapelle

En bordure de ce nouveau boulevard, les terrains à provenir de la démolition de l'Hôpital Saint-Jean

Parmi les constructions envisagées, un Office central ministériel, rue de Berlaimont, face à la Banque Nationale et, au Jardin Botanique, la reconstruction des grandes serres qui, au vœu du Conseil de Direction de cet établissement, s'étendraient de la rue Royale à la rue Linné, tête nord du tunnel qui servirait de fondation.

La grande étendue des terrains vacants sur le parcours et à proximité, permettra de trouver l'emplacement de la Bibliothèque Albertine.

Le Collège échevinal de Bruxelles permettrait de préciser ces perspectives et avancerait la reconstruction du nouveau Bruxelles, en donnant suite au vœu émis à l'unanimité par le Conseil communal, en séance du 5 octobre 1931.

Cet ordre du jour est ainsi conçu :

« Par décision 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'Etat Belge et joignant l'une des deux zones ci-dessus définies. »

L'achèvement de la Jonction permettrait en outre — mais il en est la condition *sine qua non* — la désaffectation de la gare de l'Allée Verte, la « béquille de Bruxelles-Nord », et de ses sept hectares d'installations et de hangars, la suppression des trois passages à niveau de la chaussée d'Anvers, de la place Gaucheret et de la rue du Progrès, l'aménagement du quartier compris entre la gare du Nord et les Installations maritimes, et l'utilisation du détournement de la Senne pour une voirie appropriée entre le 1er et le 2e district.

L'obligation imposée par le projet Bruneel de relever les voies du chemin de fer à 5 m. 50 de moyenne au-dessus du rail a également une portée urbanistique.

De Bruxelles-Nord à Schaerbeek et de Bruxelles-Midi à Forest, cet exhaussement permet de rouvrir sous les voies toutes les rues transversales, se butant aujourd'hui à la muraille de Chine du chemin de fer : la rue Allard, la rue Rogier, la rue des Palais, la rue du Pavillon (côté nord), la rue Théodore Verhaegen, l'avenue du Roi, la rue des Vétérinaires (côté sud). Les communications entre Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek, d'une part, avec Laeken et celles de Saint-Gilles et Forest avec Anderlecht, d'autre part, sont définitivement et confortablement rétablies.

Ainsi l'achèvement de la Jonction Nord-Midi répond adéquatement à la conception du plus beau Bruxelles.

CHAPITRE IV.

INTÉRÊT ACTUEL DE L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI AU POINT DE VUE FERROVIAIRE.

« Le plus grand Bruxelles ».

Comme l'indication en a été donnée déjà, le projet Bruneel avait pour objet de transformer les gares du Nord et du Midi en gares de passages et de souder les parties Nord et Sud du réseau par une jonction directe presque tout entière en tunnel sous Bruxelles.

En ce qui concerne le premier objet : installation de gares terminus à rebroussement ou en passage, je ne puis refaire ici l'exposé technique des deux modes d'exploitation.

Je m'en abstiens, mais dois néanmoins un hommage à ces agents du service actif qui, répondant à leur conscience professionnelle et patriotique, m'ont apporté spontanément leur témoignage.

L'un me dit : « J'ai passé plus de vingt-cinq ans à Bruxelles-Nord, j'en ai posé tous les aiguillages et notamment le gril. Venant d'obtenir ma pension, je ne croirais pas la mériter, si je ne venais vous dire que c'est une f... gare, que son cul-de-sac est un danger et un effroyable gaspillage. »

Un autre m'apporta une étude personnelle sur le mouvement dans la même gare, avec diagrammes et graphiques sur les trafics morts, dont voici un exemple:

Moyenne journalière des tracés de voie			1,089	p. c.
Trafic utile : mouvement des trains.			264	24.3
Trafic mort : mouvement des locomotives	364	825		75.7
— mouvement des rames	240			
— mouvement de manœuvres	221			

Sur ce même objet : rebroussement ou passage, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a pris également une décision importante dans la même séance du 12 janvier 1934.

Après avoir adopté la résolution rappelée plus avant au sujet de la Jonction, il ajoute qu'en cas d'achèvement de celle-ci, la Société Nationale serait disposée à intervenir dans la transformation des deux stations en gares de passage à concurrence des dépenses à faire pour le maintien du rebroussement.

Cette décision maintient donc difficilement l'alternative; je crois pouvoir ajouter que si les services de la Société ont fait tracer sur les bâtiments longeant les deux gares, de larges traits rouges indiquant le niveau des voies surélevées et que s'ils étudient présentement les plans des ponts franchissant la rue de Brabant et la rue de l'Argonne, la transformation en gares de passage n'a pas perdu toutes ses chances.

Dans la même décision, le Conseil d'administration demande *in fine* à être fixé le plus tôt possible pour pouvoir entreprendre l'aménagement de la gare du Nord, aussitôt après la clôture de l'Exposition.

Demande fondée et légitime. Le Gouvernement et le Parlement engageraient leur responsabilité à ne pas y donner suite. L'organisation des gares de Bruxelles est prépondérante dans le régime de l'exploitation, et l'absence de solution depuis l'armistice a permis et entraîné des aménagements précaires, onéreux et discutables.

Visant les agrandissements de Bruxelles-Midi et de Schaerbeek, un aimable collègue, dont l'anti-jonctionnisme ne résistait pas à un mot d'esprit, me dit certain jour : « Dans vos calculs pour la Jonction, n'oubliez jamais toutes les dépenses qu'on a faites « pour ne pas la faire ».

Revenant au projet Bruneel, celui-ci impose — comme conséquence de l'exhaussement des voies — le type de gare à deux étages.

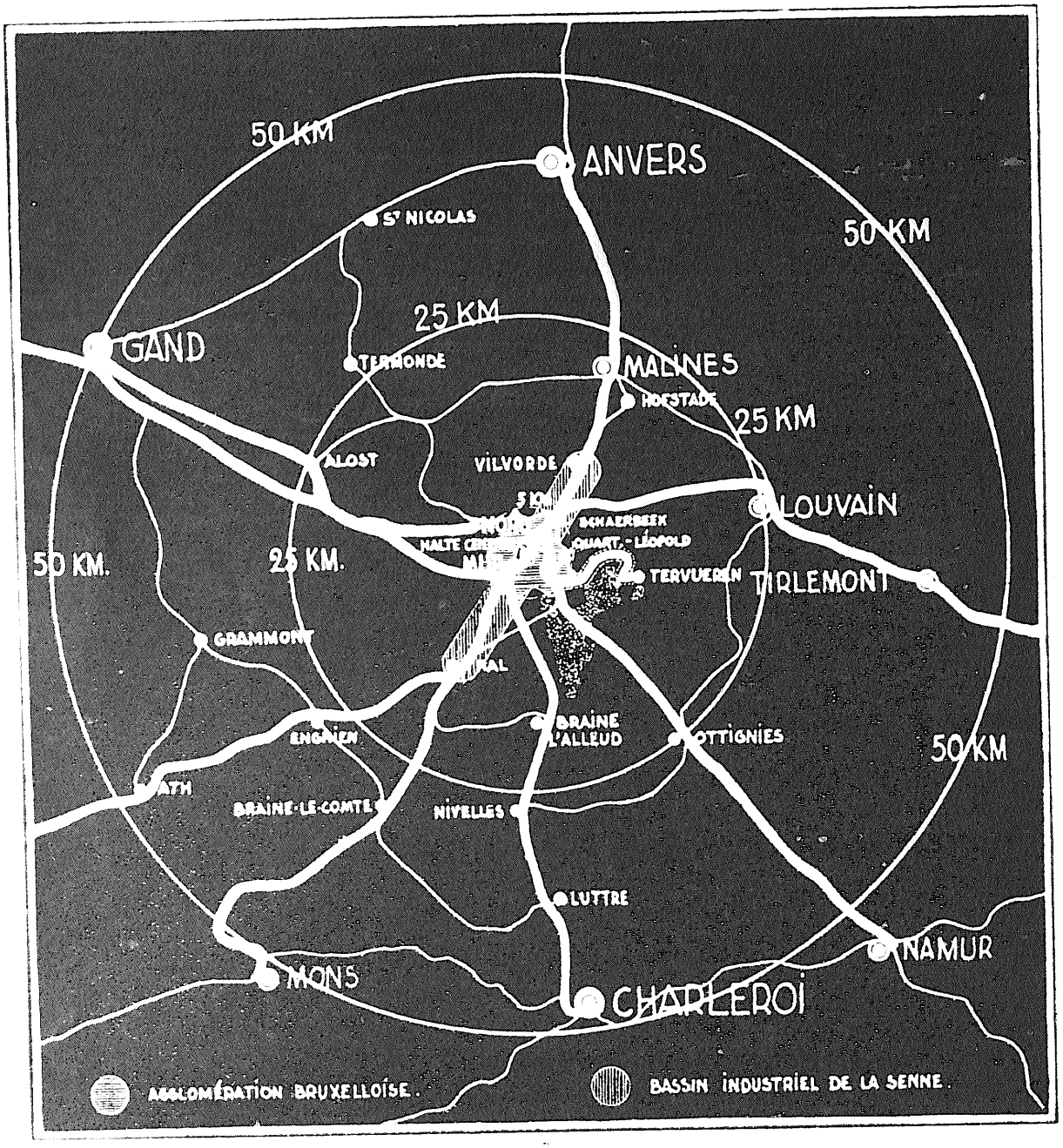
Discutée jadis, cette innovation rencontre actuellement la faveur, telles les gares de Milan et de Paris-Est. Les escalateurs ou tapis roulants sont employés partout; l'étage inférieur permet de loger de nombreux services et d'avoir à portée les transports routiers : autos, tramways, autobus.

L'expérience du béton est, en outre, suffisamment au point pour prévoir le remplacement des murs de clôture et des palissades aveugles par des magasins installés sous les quais, qui transformeraient en artères commerciales les rues d'Aerschot, du Progrès, la place de la Constitution, sans en excepter l'avenue Fonsny ni la rue de France.

L'élément essentiel du projet Bruneel se trouve toutefois dans la soudure du réseau, base fondamentale de la réorganisation du Service des voyageurs.

Les bilans de la Société Nationale des Chemins de fer Belges pour les exercices 1932, 1933 et 1934 (prévision) soldent respectivement par une perte de 290 millions, 116 millions et 148 millions, en y comprenant le service finan-

Le Métropolitain Electrique de Belgique et la Jonction Nord-Midi réunis



cier. Mais le point crucial de l'exploitation des Chemins de fer belges, le siège du mal, est le déficit chronique du Service des voyageurs.

Ce mali annuel est de l'ordre de 500 à 600 millions chaque année, qu'il faut comprimer d'urgence pour alléger le budget de la Société, rendre leur liberté tarifaire aux marchandises et éviter un appel de plus à l'aide financière de l'État.

Il est imputable pour partie au service public, que seul le chemin de fer dessert — en délivrant des abonnements ouvriers au 6me et au 7me du tarif normal — soit à 15 ou 16 centimes au lieu d'un franc-trafic qui représente 40 p. c. des transports de voyageurs.

Sa cause première se trouve toutefois dans le maintien — en régime général — de trains à vapeur « tout pareils à ceux de notre enfance » avec horaire intermittent, composition de plus en plus lourde et locomotives de plus en plus pesantes.

De 1926, date de sa fondation, à fin 1933, la Société Nationale a investi deux milliards 750 millions en dépenses de premier établissement sans prendre toutefois aucune mesure substantielle pour la réorganisation du trafic des voyageurs.

660 millions, crédit distinct de ces deux milliards 750 millions, ont été investis dans les mille voitures métalliques, amélioration importante du point de vue confort et sécurité, mais improductive de recettes nouvelles sauf dans une proportion négligeable, ce qui condamne *a priori* toute commande de 2,000 voitures métalliques supplémentaires, si celles-ci sont destinées comme les précédentes à être attelées à des moteurs à vapeur.

Je ne puis examiner, dans cet exposé, la réorganisation des lignes secondaires et dois me limiter aux lignes principales. Pour celles-ci, il existe une formule de modernisation adéquate : l'électrification de l'étoile ferroviaire des sept lignes principales aboutissant à Bruxelles.

Ces lignes sont :

1.	Bruxelles-Anvers.	44
2.	Bruxelles-Mons	61
3.	Bruxelles-Charleroi	56
4.	Bruxelles-Ath.	53
5.	Bruxelles-Namur.	56
6.	Bruxelles-Louvain-Tirlemont-Liége	100
7.	Bruxelles-Gand-Bruges-Ostende	122
		492 Km.

500 kilomètres en tout et sans plus, le dixième du réseau belge et les trois quarts du trafic des voyageurs.

J'ai dénommé dans de précédents rapports ce futur réseau : **Le Métropolitain Electrique de Belgique (M. E. B.)** parce qu'il s'étend sur le centre du pays, dessert 6 millions d'habitants, réunit à Bruxelles la grande banlieue: Malines, Louvain, Ottignies, Nivelles, Braine-le-Comte, Hal, Enghien, Alost, Termonde et les régions qui en dépendent, rapproche de la Capitale les chefs-lieux de province et les centres industriels : Anvers, Gand, Mons, Charleroi, Namur; opère finalement la fusion de toute la Belgique active : agglomération

bruxelloise, bassin maritime et industriel d'Anvers, bassins industriels de Charleroi, du Borinage et du Centre, bassin maritime et industriel de Gand, régions côtières de Bruges et d'Ostende.

Mais j'ai signalé de façon plus spéciale et avec une insistance particulière le régime d'exploitation de ce futur réseau et, pour mieux le caractériser, je n'ai pas craint ce néologisme : exploitation en « **Super-Tramway** ».

C'est dans cette donnée que se trouve substantiellement la réforme et le renflouement du trafic des voyageurs. A elle seule, la substitution de la locomotive électrique et de l'automotrice électrique à la locomotive à vapeur ne pourrait y conduire, mais ce résultat sera assuré par des convois électriques ayant le confort des métros, la vitesse des express malgré les arrêts, mais surtout la continuité du service, à la cadence d'un train toutes les 30, 20 ou 10 minutes, réédition pour le Chemin de fer et pour le Centre du Pays de ce qu'ont réalisé les Tramways Bruxellois pour l'agglomération bruxelloise par leurs 202 kilomètres de lignes à trolley.

A ce propos, votre Commission des Transports se rappellera avec satisfaction qu'en 1931, à l'occasion de la Loi de garantie pour la construction des voitures métalliques, elle prit l'initiative de demander de façon formelle l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers.

C'est aujourd'hui un fait accompli. En janvier dernier, sur ce même tronçon de Bruxelles-Malines, où fut inauguré — un siècle auparavant — le premier train à vapeur, la première rame électrique a été mise à l'essai avec un plein succès, formalité plutôt qu'expérience, car l'indicateur du 3 février annonçait l'ouverture du service public pour le 23 avril avec 57 trains électriques dans chaque sens.

Votre Commission se rappellera aussi l'approbation de principe qu'elle a donnée en 1923 et en 1933 à l'électrification du M. E. B. en émettant le vœu de voir poursuivre ce programme par étapes successives, l'ouverture de la ligne Bruxelles-Anvers ne pourra qu'en accélérer l'allure.

La question essentielle n'est pas toutefois — j'en conviens volontiers — dans les utilités du M. E. B. mais dans les rapports de la Jonction Nord-Midi avec le M. E. B. En d'autres termes, quelle est positivement la fonction, quel est le rôle de la Jonction dans le futur réseau électrifié?

Je réponds en même temps à l'objection d'après laquelle la simplification et la facilité des manœuvres électriques n'impliqueraient plus la nécessité d'une Jonction.

Or, le contraire n'a jamais été plus vrai.

A parler franc, il ne servirait à rien — ou à peu près à rien — de franchir la distance d'Anvers ou de Gand à Bruxelles en vingt-cinq minutes, si la durée du trajet en ville était équivalente ou supérieure à celle du voyage en chemin de fer.

En d'autres termes, l'accélération, le confort et la fréquence d'une nouvelle organisation des transports ferrés ne se justifient que si à Bruxelles — à l'arrivée comme au départ — les 150,000 voyageurs quotidiens de l'agglomération et de la province et les 35,000 abonnés ouvriers, relégués pour la plupart dans des gares excentriques ne sont plus assujettis à un terminus, disposent à leur choix de toutes les gares : Nord, Midi, Quartier-Léopold, Centre, atteignent le cœur de l'agglomération ou la traversant sur le même train et trouvent sur place, sans rompre charge, des correspondances pour toutes les destinations du pays.

Pour ces motifs, la Jonction Nord-Midi est l'entreprise jumelle du M. E. B. L'une implique l'autre, toutes deux se complètent et s'interpénètrent, et tandis que M. E. B. couvre de ses antennes cette agglomération populeuse et industrielle qu'est la Belgique, le tunnel de la Jonction fait office de raccordement général et devient l'épine dorsale du réseau électrifié, par laquelle passe — bien qu'invisible à la surface — la file sans fin des métros urbains et suburbains, des métros interprovinciaux et des trains internationaux.

1° Métros urbains et suburbains.

Gares du Nord-Sud : Bruxelles-Nord, Bruxelles-Congrès, Halte Centrale, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Midi.

Gares de l'Est-Ouest : Bruxelles-Quartier-Léopold, Bruxelles-Palais, Halte Centrale vers Bruxelles-Nord ou vers Bruxelles-Midi.

Les métros urbains desservent en même temps la banlieue avec alternance entre toutes les directions; réalisation tardive du logement à la campagne, mesure d'hygiène sociale envisagée dejà en 1837 par l'Administration communale.

La ligne principale de ce métro urbain et suburbain est celle de la vallée de la Senne (Stations : Hal, Bruxelles-Midi, Halte-Centrale, Bruxelles-Nord, Vilvorde et les arrêts intermédiaires), dépourvue aujourd'hui de communications continues et dont elle fera ainsi un bassin industriel homogène.

2° Métros interprovinciaux.

D'Anvers, de Gand, de Namur, de Mons, de Charleroi à Bruxelles, trajet en trente minutes et moins; le même train traversant la ville arrive dans un temps égal au terminus et à la transversale opposée.

Combinaisons multiples : le Métro Anvers-Bruxelles permettant un service toutes les dix minutes, les convois continuent en alternant entre Mons et Charleroi, desservis de la sorte toutes les vingt minutes.

Sur la ligne de Gand-Bruxelles, l'existence de l'ancienne et de la nouvelle ligne permet l'exploitation en boucle.

3° Trains internationaux.

Les horaires actuels, vraisemblablement imposés par des nécessités ferroviaires, sont mauvais au point de vue bruxellois et touristique.

On ne pourrait mieux s'y prendre pour réduire le contact avec la capitale, en masquer la vue, enlever aux étrangers l'envie de descendre — en achevant dans certains cas — de les désorienter complètement, tels les voyageurs hollandais, qu'on dirige par la ceinture sur Bruxelles-Midi.

En régime de Jonction, tous les internationaux — sans exception — arrêtent à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi; le temps gagné par la traversée du tunnel et la suppression du rebroussement permet de prolonger suffisamment l'arrêt dans les deux gares pour donner aux voyageurs le désir de s'arrêter ou de revenir.

Les internationaux n'arrêtent pas à la Halte-Centrale, destinée aux voyageurs sans bagages, car l'organisation de ces trains nécessite des services complémentaires de bagages, douanes, change, wagons-restaurants, wagons-lits, etc...

que possèdent les gares du Nord et du Midi. Les hôtels installés à proximité de ces deux gares conserveront donc leur clientèle et n'ont pas à craindre la concurrence d'établissements nouveaux aux environs de la Halte-Centrale.

L'achèvement de la Jonction Nord-Midi s'indique donc comme le prolongement obligatoire et immédiat de la ligne Anvers-Bruxelles.

La liaison entre les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi sera ainsi réalisée et la traction sur les trois kilomètres de jonction réglée en même temps; plus question, par conséquent, des tracteurs électriques qui occupaient jadis plus de place sur l'échiquier de la controverse que dans les graphiques d'exploitation.

Je dois, à ce propos, de sympathiques remerciements à un ingénieur distingué qui a bien voulu établir — à l'allure des trains électriques Bruxelles-Anvers — un horaire de la Jonction pour la pointe maximum de chaque jour comprise entre 7 et 9 heures du matin.

Réponse supplémentaire aux graphiques A et B de l'interpellation de 1931, cette étude laisse voir que tous les trains de l'indicateur actuel traversent la Jonction sans le moindre incident, malgré la difficulté à les prendre tels qu'ils y figurent : banlieues directs, blocs, express internationaux. La durée moyenne de la traversée de la Jonction est de 11 minutes, temps compris — donnée capitale — entre l'arrêt à Bruxelles-Nord et le départ à Bruxelles-Midi; l'intervalle le plus court est de 6 minutes et le plus long de 17.

Malgré le grand mérite de cette monographie, elle ne constitue toutefois qu'une documentation indirecte. L'exploitation de demain — en régime M. E. B. et de Jonction réunis — ne sera pas la transposition du régime à vapeur en régime électrique, mais ce sera un chemin de fer rénové dont six millions de Belges et les trois quarts des clients quotidiens du railway useront sans indicateur avec la fréquence des tramways et le sentiment d'être rendus confortablement et immédiatement à leur travail, à leurs occupations, à leurs affaires, à leur domicile, au grand air.

Conformément au principe de rationalisation commun à tous les moyens de transport, la transformation inhérente à l'exécution de la Jonction Nord-Midi, repose sur l'établissement du sens unique et de la ligne droite ; elle conserverait donc son utilité en cas de découvertes nouvelles qui s'adjugeraient la supériorité sur l'électricité.

Il est peu probable toutefois que ce soit les automotrices Diesel Electriques dont l'essai dans notre pays et en Hollande ne donne aucune satisfaction. Sans que la chose doive surprendre, un engin devant produire son courant à bord et emporter les appareils *ad hoc* n'a pas le démarrage, la vitesse et la puissance d'un moteur recevant l'énergie d'une centrale.

A moins donc de vouloir entraver indépendamment la modernisation du réseau, en prolongeant les expériences et en en provoquant sans cesse de nouvelles, l'électrification du M. E. B. et de la Jonction réunis offre les garanties requises pour doter le Railway belge de la plus puissante organisation de transports en commun du XX^me^ Siècle.

Rémunérateur et sans risque du point de vue financier, un programme limité à 500 kilomètres de lignes principales et suburbaines a, en outre, l'avantage de ne pas contrarier la défense nationale; les locomotives en service sur les autres lignes, 90 p. c. du total, peuvent faire face au trafic de la mobilisation.

L'emploi de l'électricité au chemin de fer initiera — en outre — nos ingé-

nieurs, nos constructeurs et nos ouvriers, à la connaissance de ce nouveau mode d'exploitation ainsi qu'à la construction du matériel approprié.

Dans ce domaine de la construction du matériel de chemin de fer, qui — pendant un siècle — a alimenté notre grosse industrie et nos exportations, l'initiative a passé à l'étranger; de petits pays, tels la Suisse et la Suède, viennent en tête. Nous payerons assez cher ce handicap de 25 ans, pour ne pas nous avoir consacré au plus tôt — avec nos traditions d'activité et de progrès — à l'étude de l'expérimentation de la force électrique au chemin de fer.

La consommation du courant électrique par le railway contribuera à en développer la production, à en réduire le coût, à rechercher des procédés nouveaux, ménageant nos réserves de combustible, sans exclure l'hypothèse de la distillation de la houille à proximité de la mine. voire dans la mine elle-même.

Répercussion non moins certaine dans la technique et l'organisation de toutes les industries en général — où facteur social cette fois, — l'électricité en transportant la force motrice à domicile, interviendra pour l'organisation et l'élargissement de l'artisanat.

Je conclus sur ce paragraphe.

La recherche de l'intérêt actuel de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi du point de vue urbanistique, a conduit *au plus beau Bruxelles.*

Poursuivie dans les mêmes conditions du point de vue ferroviaire, cette recherche aboutit *au plus grand Bruxelles.*

Qu'on envisage séparément ou conjointement ces deux buts, leur utilité présente s'est accrue, leur champ d'application élargi, leurs objectifs multipliés en manière telle que, s'il faut déplorer un retard de 30 ans, il apparaît — et l'évidence s'en impose — que l'évolution de l'urbanisme et les développements de l'électricité ont réincarné le projet Bruneel, l'ont transposé sur un plan supérieur et permettent d'en attendre un rendement imprévisible à l'origine.

CHAPITRE V.

PROBLÈME TECHNIQUE DE L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Le temps, qui a consacré et amplifié le projet Bruneel, n'a pas moins facilité son exécution.

De toutes les objections, la plus usitée fut celle d'ordre technique.

Le leitmotiv était tantôt la vapeur, les fumées, les poussières du tunnel, tantôt les sables boulants qui menaçaient d'écroulement les tours de Sainte-Gudule, cette richesse spirituelle, ou les caves de la Banque Nationale avec leurs réserves d'or, cette richesse matérielle.

De ces deux préventions, la traction électrique a éliminé définitivement la première.

Quant à la seconde, elle subsiste dans beaucoup d'esprits par suite de l'effroi qu'on leur a causé; elle a disparu par contre, dans les milieux avertis, par l'expérimentation des procédés en cause et la remarquable exécution des tunnels sous l'Escaut par une Société belge; la Jonction n'est pourtant pas un travail de cette classe et ne présente guère plus de difficultés que la construction des garages souterrains à la Putterie.

Rééditer par conséquent les objections de jadis tournerait à la confusion de qui les exhumerait.

Le programme des travaux de la Jonction comporte l'établissement d'un raccordement à six voies, d'une longueur de 3.056 mètres reliant les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Les ouvrages principaux en sont :

1° Au Sud, un viaduc de 892 mètres allant de la façade de Bruxelles-Midi à l'entrée Sud du tunnel place de la Chapelle.

Le gros œuvre de ce tronçon a été exécuté avant guerre ainsi que ses ponts métalliques. Le prix payé à l'époque fut de 7 millions de francs-or.

Restent le parachèvement et, comme ouvrage important, le pont métallique franchissant la rue de l'Argonne.

2° Au Nord, un viaduc de 216 mètres allant de la façade latérale de Bruxelles-Nord, rue de Brabant, à l'entrée-Nord du tunnel, rue Linné. Ce travail n'a pas été commencé.

3° Au centre — entre les viaducs Nord et Sud, l'ouvrage principal consistant en un tunnel en béton d'une longueur de 1.948 mètres. Il entre dans le sous-sol à hauteur de la rue Linné, passe sous le Jardin Botanique, les rues Pachéco, de Berlaimont, Collégiale et d'Or et ressort à hauteur de l'Église de la Chapelle.

Le tunnel se compose de trois pertuis livrant passage chacun à deux voies; il s'élargit, à la Putterie, pour abriter les installations souterraines de la Halte Centrale où les voies sont au nombre de huit.

Une fois l'ouvrage construit, rien n'en apparaîtra en surface et il demeurera caché en sous-sol à la manière d'une conduite d'eau ou de gaz, d'un câble de téléphone ou d'électricité, sans y créer plus de troubles que les pertuis de la Senne sous le boulevard Anspach, la place de Brouckère ou le boulevard Emile Jacqmain.

Au point de vue de la mise en chantiers, tous les terrains nécessaires — 16 hectares 73 ares 29 centiares — sont expropriés et entrés dans le domaine public, à la seule exception de 27 ares, situés sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode.

L'acquisition de ce supplément est rendue nécessaire par une modification de plan introduite après l'armistice pour faciliter l'entrée de Bruxelles-Nord, mais ne pourrait pas retarder la marche de l'entreprise par suite de sa faible étendue et des nouvelles dispositions législatives sur la matière.

Dans la majeure partie du parcours, notamment à la Putterie et au Marché du Parc, les terrains sont déblayés et permettent l'ouverture immédiate des chantiers.

Les immeubles à démolir sur le territoire de Bruxelles étaient au nombre de 970; 702 ont disparu, démolis les uns par l'État avant guerre et les autres par la Ville de Bruxelles après l'armistice en vue de l'établissement de la grande voirie, autorisée par les avenants de 1928 et 1931.

Des 268 immeubles encore debout, ceux de la rue Sainte-Gudule et de la rue de la Collégiale — bien que très médiocres — pourraient être conservés pour éviter une brèche à cet endroit; dans ce cas, le tunnel serait percé par-dessous à la sape.

Quant aux autres, ce sont toutes constructions vétustes et sans caractère; parmi elles, 68 taudis situés : impasse des Géraniums, impasse Bosch, impasse de la Porte Bleue, impasse de l'Hôpital, impasse des Trois Perdrix, rue Monta-

gne des Géants, impasse des Cheminées; cette indication suffit pour recommander la disparition pour cause d'hygiène.

Je fournis ces précisions au sujet des démolitions parce qu'au temps des grandes polémiques, il n'était pas permis de rester insensible à ce réflexe de pitié. C'est pourtant le départ obligé de tout grand travail d'utilité publique; Anspach ne s'est pas laissé arrêter par le gros millier de démolitions nécessaires pour le voûtement de la Senne et, à l'étranger, les administrateurs habiles et prompts au maniement de la pioche sont classés parmi les hommes de mérite et de caractère.

La phase des démolitions est d'ailleurs dépassée. L'enjeu actuel est la mise en chantier du tunnel la plus prompte possible, en vue d'amorcer la reconstruction générale.

Renseignement dont personne ne sous-estimera l'importance, les sociétés qui participaient en 1930 à l'adjudication-concours, stipulaient comme durée moyenne d'achèvement pour le gros-œuvre, le délai de vingt-quatre mois, tout en prévoyant la répartition du travail en chantiers distincts et successifs, afin de ne pas entraver la circulation; le temps prévu pour la Putterie était de douze mois; l'abondance de bras permet aujourd'hui une accélération plus grande encore.

A comparer — en conclusion — le programme technique de la Jonction Nord-Midi avec les travaux exécutés depuis 1910 par la Ville de Paris, pour compte du Métropolitain : terrains souvent plus tourmentés, achèvement de plusieurs kilomètres chaque année, tunnels superposés, cinq passages sous la Seine, on éprouve quelque confusion de nos hésitations et de nos controverses; raison nouvelle d'en finir.

CHAPITRE VI.

PROBLÈME FINANCIER DE L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Coût et financement.

Les renseignements officiels sur le coût de l'achèvement de la Jonction, fournis en 1927 et 1928, au cours des débats sur le projet d'abandon, reflètent la tendance à la condamnation de l'ouvrage. Le chiffre cité au Sénat fut de 800 millions, auxquels certains journaux firent écho en parlant d'un milliard 200 millions.

Le Parlement s'étant rallié en 1929 à une adjudication-concours, dotée d'un prix de 5 millions, pour connaître le coût du tunnel et ses possibilités d'exécution, l'ouverture des soumissions, le 30 juillet 1930, donna un résultat inattendu, inférieur de 50 p. c. aux prévisons des opposants.

La Société première classée soumissionna le tunnel pour 176 millions et exactement 186,834,000 francs en y comprenant le voûtement de la Halte Centrale.

Nonobstant ce prix — nous sommes en 1930 — et les conditions dans lesquelles le Sénat avait admis le recours à l'adjudication-concours, le Gouvernement n'adjugea pas, et le 18 novembre de la même année, l'honorable M. Lippens, Ministre des Transports, déposa sur le bureau de la Haute Assemblée un rapport fixant à 787,500,000 francs la dépense totale de l'aménagement

des gares de Bruxelles; dans ce chiffre, la différence imputable à la Jonction intervenait pour 545,000,000 de francs.

Pareille estimation tenait en partie aux salaires et au prix des matériaux à l'époque, mais elle résultait surtout d'une série d'excroissances, travaux supplémentaires de toute nature, amoncelés pierre par pierre, pour impressionner l'opinion publique et dresser un barrage définitif en travers de la Jonction.

Le dernier devis, de source officielle également, est celui du rapport du Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges dans la séance du 12 janvier 1934.

Le programme complet de la transformation des gares de Bruxelles est estimé — cette fois — à 427,200,000 francs et la quote-part de la Jonction, y compris le relèvement des voies d'accès à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi à 277,924,000 francs.

Sur les montants antérieurs, l'écart est notable et la différence appréciable. Si une estimation surélevée était l'indice de l'opposition des milieux officiels, la tendance au prix réel doit témoigner d'un sentiment plus favorable.

La quote-part de la Jonction prévue ci dessus à 277,924,000 francs se subdivise comme suit :

Jonction proprement dite	fr.	188,000,000
Relèvement des voies		89,924,000
	Fr.	277,924,000

Cette évaluation datant de plus d'un an, sur études faites plusieurs mois auparavant, une adjudication à l'heure actuelle en réduirait certainement le montant dans une proportion importante; ce n'est que depuis lors que la diminution des salaires et des matériaux exerce une répercussion effective et profonde.

D'autre part, en ce qui concerne les travaux de la Jonction proprement dite, de nombreuses excroissances subsistent toujours et quant au relèvement des voies d'accès, rabais possible encore, si la Société Nationale n'exécutait en régie que les travaux se rapportant à la marche des trains et mettait les autres en adjudication.

Je renonce toutefois à faire la supputation de ces diverses réductions et m'en tiens à la dernière estimation de la Société Nationale fixant la dépense totale à 277 millions; cette simplification m'est permise parce que les valeurs actives de la Jonction couvrent entièrement la dépense au chiffre prévu; elles la couvrent même à peu près deux fois.

En compensation, je maintiendrai également l'évaluation des valeurs actives à leur précédente estimation.

Cas unique et sans précédent dans les annales des travaux publics, grâce à la munificence de l'avant-guerre et aux mille parcelles expropriées et payées 82 millions de francs-or, la Jonction possède une dotation préciputaire, un patrimoine immobilier, qui fournit la superficie de tous les terrains nécessaires pour les travaux et laisse en surplus des excédents, dont la revente couvre la dépense d'achèvement.

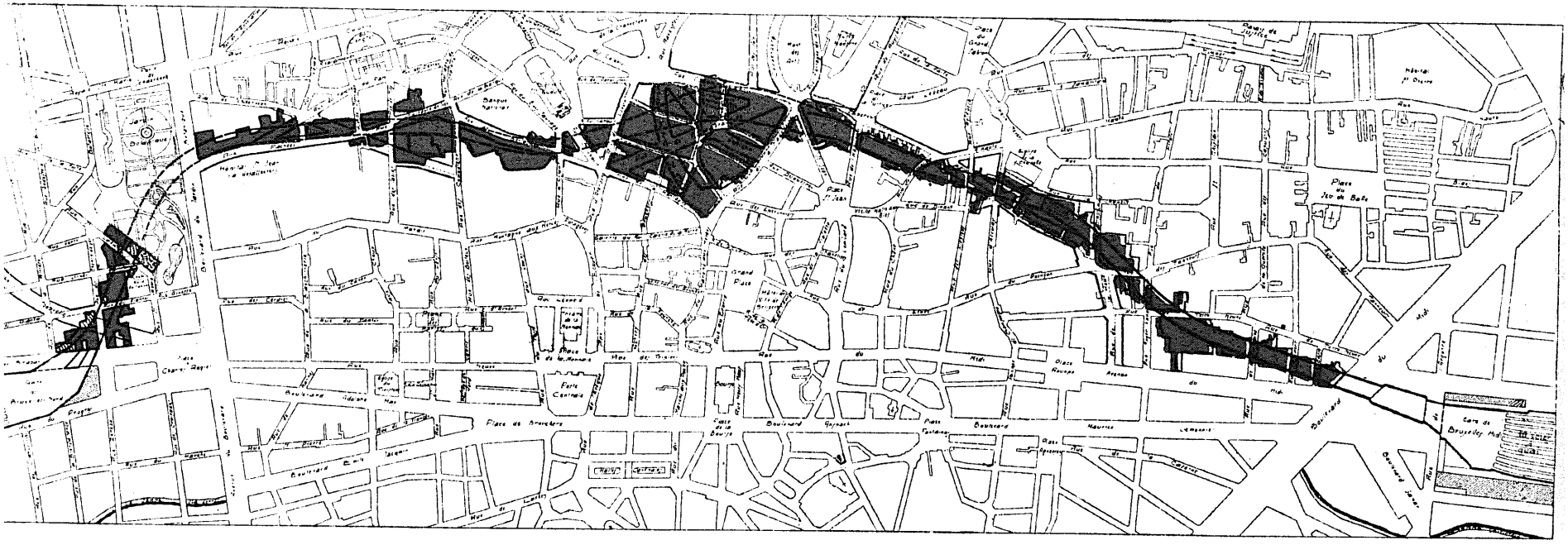
Ce patrimoine immobilier comporte dans sa totalité 16 hectares 73 ares 29 centiares, sis au cœur de la capitale, dont il faut soustraire deux imputations:

Première imputation : 3 hectares 48 ares 29 centiares à incorporer dans les travaux;

PLAN DES EXPROPRIATIONS

payées par l'État

en vue de l'exécution de la Jonction Nord-Midi



Seconde imputation : 3 hectares 96 ares 86 centiares, à céder gratuitement pour extension de voirie à la Ville de Bruxelles et à la Commune de Saint-Josse-ten-Noode, leur attribution respective étant de 3 hectares 51 ares 43 centiares et de 42 ares 43 centiares.

Les excédents disponibles s'élèvent à 9 hectares 31 ares 12 centiares et leur prix de revente peut être estimé à fr. 211,565,000.

J'ai fourni dans mon rapport sur le budget des Transports pour 1932, page 59, le tableau détaillé de cette estimation, avec l'indication des quartiers, des superficies et des prix au mètre carré. Ces chiffres peuvent être contrôlés; ils ne paraissent pas contestables, en raison de la modicité de l'estimation et de la plus-value résultant de la Halte Centrale.

En outre, la Jonction permettant la désaffectation définitive de la gare de l'Allée Verte et de ses dépendances, cette récupération donne un supplément de 6 hectares 67 ares 40 centiares pour un montant de 30,696,000 francs.

La valeur totale du patrimoine immobilier s'élève ainsi à 242,260,200 francs sensiblement égale au prix plein de la dernière estimation de la Société Nationale que nous savons être de 277,924,000 francs.

Ceci dit relativement à l'actif immobilier de l'entreprise, voici les chiffres concernant la seconde couverture représentée — elle— par des revenus.

J'en indique sommairement les postes, renvoyant pour les précisions au rapport que je viens de rappeler.

Ce sont :

1° le loyer des magasins et garages prévus sous les voies, à proximité de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi et compris dans le montant global de la dépense.

Cette recette annuelle est estimée à 1,330,000 francs, correspondant à 6 p. c. avec amortissement en 40 ans, à un capital de 20 millions.

2° le produit de la surtaxe à payer par tout voyageur utilisant une des gares de la Jonction et fixée à 15 centimes en 3e classe, 30 centimes en deuxième classe et 45 centimes eu première classe.

A la moyenne de 260,000 voyageurs, chiffre quotidien après vingt ans de mise en service, cette surtaxe produirait à raison de 88 p. c. de voyageurs en 3e classe, 11 p. c. en 2e classe et 1 p. c. en 1e classe, une recette moyenne de

$$\frac{0.15 \times 88}{100} + \frac{0.30 \times 11}{100} + \frac{0.45 \times 1}{100} = 0.132+0.033+0.0045 \text{ ou}$$

$0.1695 \times 260.000 \times 365 = 16,085,000$ francs.

Une annuité de cet import à l'intérêt de 6 p. c. avec amortissement en 40 ans, correspond à un capital de 242,020,000 francs.

Cet appoint substantiel et son accroissement interrompu, quand la Jonction sera devenue la voie axiale du Super Tramway du Métropolitain de Belgique, donne la solution finale et intégrale du problème financier.

Pour cette cause, vraisemblablement, la surtaxe a été critiquée, mais sans aucun fondement.

Elle est — en effet — extrêmement modique, en raison des facilités offertes aux voyageurs. Elle l'est au point que des collègues, auxquels je l'avais indiquée, lors de l'interpellation de 1931, m'avaient suggéré de la porter au taux uniforme de 25 centimes.

Elle est usitée à l'étranger, notamment en France, où elle a été appliquée

depuis la création des chemins de fer pour la construction et la transformation des gares des grandes villes, notamment celles de Paris.

Sans un péage de l'espèce, l'exécution de nombreuses entreprises d'utilité générale deviendrait impossible, parce qu'elle devrait rester à la charge exclusive des pouvoirs publics.

Cette surtaxe enfin a pour conséquence, non seulement de désolidariser complètement la Société Nationale du financement de la Jonction, mais de lui permettre d'en exploiter les 3 kilomètres de parcours au tarif normal et de conserver pour elle la recette intégrale qui — comme la surtaxe — ne cessera d'augmenter au fur et à mesure de l'avancement du M. E. B.

La modicité de la surtaxe de fr. 0-15 en troisième classe ressort encore de la comparaison avec les péages perçus pour la traversée des Tunnels sous l'Escaut, qui sont de : piéton : fr. 0-50; ouvrier : fr. 0-25; écolier : fr. 0-25; bicyclette : fr. 0-25; auto pour personnes : 10 francs; auto-camion de moins de 3 tonnes et demie : 10 francs, etc.

A ce propos, j'ai la satisfaction de mentionner — car le renseignement n'en est pas suffisamment connu — le très grand succès de la mise en exploitation des tunnels.

Malgré la crise, le ralentissement du port et un chômage très étendu dans toute la région anversoise, les recettes dépassent de beaucoup les prévisions, tandis que les dépenses restent inférieures au taux prévu.

Les premières sont, pour l'exercice 1934, de fr. 6,730,033-65, et les seconds de fr. 2,289,582-12, laissant un boni de fr. 4,440,451-53.

Les tunnels ont atteint un trafic qui comprend assez exactement celui que faisaient jadis les transbordeurs, mais ceux-ci ont conservé 40 p. c. de leur mouvement antérieur. Dans ces conditions, l'Administration estime que l'ouverture des tunnels a créé un nouveau trafic fort important dont le temps et l'amélioration des circonstances économiques ne pourront que développer l'ampleur.

Ainsi, en est-il de toute formule de transport contenant même un principe régénérateur et une application rationnelle du progrès.

En plus des revenus appartenant en propre à la Jonction et destinés à en couvrir la dépense, l'achèvement de l'ouvrage permet la rentrée de recettes de toute nature, au profit cette fois de tous les pouvoirs publics.

Les revenus et impôts sont devenus inexistants dans les secteurs démolis qui représentent près des trois quarts de l'ensemble; pour les immeubles encore debout, le produit des loyers et des contributions ne cesse de décroître, par suite de la crise, de la location à titre précaire et du manque d'entretien qui s'explique pour des bâtiments à démolir. Plus les années se succèdent, plus le dommage s'étend et la perte s'aggrave; l'opinion publique n'a pas été rendue assez attentive à cet aspect de la question.

Du jour où le quartier de la Putterie — reconstruit et pourvu d'une halte-centrale — remplira, dans l'agglomération bruxelloise et toutes proportions gardées, le rôle du quartier de l'Opéra à Paris et de celui de Piccadilly à Londres, les finances nationales, provinciales et communales bénéficieront les premières du nouvel état de choses : impôt foncier, taxe professionnelle, impôt complémentaire; droits d'enregistrement, de mutation, d'hypothèque, de constitution de sociétés, droits de succession, fournitures des régies.

A n'envisager que les impôts, j'ai signalé, au cours de la discussion du budget communal, en décembre dernier, que la part des pouvoirs publics à Bruxelles

s'élevait au cinquième du revenu foncier ainsi que du revenu professionnel, montants que l'impôt complémentaire augmente dans une progression allant jusqu'au double.

Bien qu'indéterminable dans son chiffre, la recette perdue est donc considérable et se rapproche de l'annuité de l'emprunt nécessaire pour terminer, ce qui équivaut à une troisième couverture.

Sans faire intervenir ce dernier supplément, la Jonction Nord-Midi dispose pour son achèvement d'une situation unique : deux actifs, l'un en capital et l'autre en revenus, égaux chacun ou peu s'en faut au montant de la dépense.

Qui dit actif n'implique pas toutefois espèces liquides et argent comptant permettant de passer commandes et d'embaucher des ouvriers.

Les réponses données dans le passé à cet aspect de la question cèdent toutes devant les précédents qu'offrent les circonstances actuelles.

La crise générale a placé, en effet, le Gouvernement dans l'obligation de développer tous les moyens de crédit, d'assouplir d'anciennes formules et d'en trouver de nouvelles pour mobiliser des avoirs investis et indisponibles — qu'on a dénommés génériquement « gelés ». Les mesures envisagées dans ce but sont de l'ordre de 4 1/2 millards.

Dans cette conjoncture, de toutes les opérations déjà réalisées ou en perspective, la plus aisée et la plus sûre serait la mobilisation, à concurrence de 300 millions, du patrimoine de la Jonction, qui possède la double garantie indiquée

Il est même certain que, par analogie avec les modes de paiement usuels dans les affaires d'exportation, les entrepreneurs accepteraient en paiement des obligations avalisées par l'Etat. La Trésorerie en serait facilitée et les obligations ne devraient être émises qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Pour conclure sur le problème financier, point de vue qui, en raison de la gravité des circonstances, est devenu l'arbitre souverain en toutes matières, il est permis de dire qu'il se présente dans des conditions d'équilibre, de garantie et de rendement comparables à celles que donne actuellement au problème technique l'emploi du béton, du draînage, du bouclier et de l'air comprimé.

Dans l'exposé financier qui précède, tous les excédents de terrains sont incorporés sans distinction dans l'avoir immobilier de la Jonction et les prix de revente destinés au paiement des travaux.

Qu'advient-il, dans ces conditions, des droits reconnus à la Ville par la Convention-Loi du 7 avril 1903 et notamment par l'article 4 de celle-ci?

La question est fréquemment posée, car, suivant une opinion courante, la Ville de Bruxelles serait co-propriétaire des immeubles expropriés à la Putterie.

Mais c'est là une erreur. Tous les terrains appartiennent à l'Etat; seul il en a effectué le paiement, que l'expropriation ait été poursuivie par lui-même ou qu'elle l'ait été pour son compte par la Ville de Bruxelles, celle-ci étant provisionnée par acompte de 500,000 francs au fur et à mesure des accords amiables ou des décisions judiciaires.

La Ville de Bruxelles n'a donc pas de droit réel ni de quote-part de propriété dans les immeubles de la Putterie.

L'article 1er lui reconnaît, par contre, pour les opérations immobilières à réaliser dans ce quartier, une créance, un titre à un bénéfice éventuel prévu comme suit :

L'Etat garantit la Ville contre les pertes éventuelles de l'opération immo-

bilière; il ne pourra prétendre au bénéfice qui appartiendra à la Ville, d'où formation d'un compte entre l'Etat et la Ville sur les bases déterminées également au même article.

Si, dans cette balance de compte, les prix d'achat payés en or sont, comme l'indiquent l'équité, la personnalité des contractants, la nature de l'opération, l'imprévisibilité des circonstances, réestimés dans la monnaie du jour de l'arrêté de compte, c'est-à-dire en francs-papier, il apparaît qu'en raison de la dépréciation générale de toutes choses, il n'y aurait aucune marge bénéficiaire.

Je m'autorise, pour le dire, de l'estimation que j'ai produite ci-dessus au sujet de la valeur des excédents de terrains et pour laquelle j'ai plus à redouter d'être taxé d'optimisme que de pessimisme; or, cette estimation, compte tenu de la plus value de la Halte Centrale, ressort par moins de 50 p. c. du prix payé en or.

La clause bénéficiaire devant être inopérante, et bien que la réparation la plus efficace et le profit le plus évident, tant pour la Ville que pour l'Etat, doivent se trouver dans la rentrée du territoire exproprié dans le droit commun, personne ne méconnaîtra — et j'en fais la suggestion dans mon rapport sur le budget des Transports pour 1932 — que le sort fait à la Ville, par la suspension des travaux pendant trente ans, ne lui crée aucun titre d'indemnisation.

D'autre part, le compte à faire entre l'Etat et la Ville a subi une modification dans un élément essentiel; si la Convention-Loi a conservé sa portée juridique, le plan initial de voirie, qui y était annexé, a été mis à peu près à néant par les changements et agrandissements apportés par les deux avenants.

Pour ce second point, un nouvel accord est donc nécessaire également entre l'Etat et la Ville, sans qu'il y ait le moindre doute sur la possibilité d'aboutir *ex aequo et bono*.

Dans ce compte final, serait inscrit à l'actif de la Ville le remboursement des acquisitions et des travaux de voirie faits par elle en vertu des avenants et qui seraient conservés ainsi qu'une indemnité forfaitaire pour laquelle j'avais donné à titre indicatif le chiffre de 15 millions.

Y serait compris également l'abandon, à titre gratuit, des terrains incorporés dans la nouvelle voirie à la Putterie, rue de l'Impératrice, rue Cantersteen, rue de la Madeleine, rue de la Montagne, représentant ensemble une superficie de 3 hectares 51 ares 43 centiares, égale au cinquième de toutes les expropriations et trois fois supérieure à l'abandon prévu dans la Convention de 1903.

CHAPITRE VII.

ASPECT LÉGISLATIF DE L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Ce paragraphe a pour objet l'indication des mesures d'exécution, c'est-à-dire le libellé de la proposition de loi propre à assurer cette solution définitive que l'opinion publique et le pays entier, les partisans comme les adversaires du projet, sont unanimes à demander.

Les antécédents parlementaires sont les suivants :

Le 24 juillet 1928, le Sénat rejette le projet d'abandon de la Jonction à une majorité de 30 voix.

En février suivant, au cours de la discussion sur le budget extraordinaire pour l'exercice 1929, l'honorable M. Segers déposa un amendement comportant un crédit de 25 millions pour la reprise des travaux.

Par esprit de conciliation, et malgré la défiance de feu M. le Ministre d'État Liebart, M. Segers retira son amendement et acquiesça à celui présenté par le Ministre des Transports, M. Lippens, proposant un crédit de 5 millions destiné à une adjudication-concours dont il a été fait mention plus avant.

Le rapport ministériel sur cette adjudication concluant dans un sens défavorable à l'achèvement de l'entreprise, l'honorable M. Segers et moi-même, nous déposâmes une demande d'interpellation à MM. les Ministres des Transports et des Finances.

Une fois de plus le Sénat consentit à accorder sa bienveillante attention à l'exposé du problème tout entier; les débats occupèrent les séances des 27-28-29 janvier et 4 février 1931 et se terminèrent par le vote à l'unanimité dans la séance du 18 février 1931 de l'ordre du jour proposé par l'honorable M. Armand Huysmans et ainsi conçu :

« Le Sénat, prenant acte des déclarations du Gouvernement, prie celui-ci de fixer, 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 ».

Quatre années se sont écoulées depuis cette invitation; le Gouvernement n'y a pas encore donné suite.

Malgré la difficulté à justifier ce retard, il est permis d'y trouver quelques explications.

D'autres questions, de politique intérieure et extérieure, et le nombre s'en accroît chaque jour, se sont imposées à l'attention du Gouvernement.

Il faut y ajouter l'instabilité ministérielle : quatre titulaires se sont succédé depuis cette date à la tête du Département.

Autre motif encore : lors de sa fondation, la Société Nationale a été mise en possession du réseau et de ses services actifs; dans ces conditions, si le Ministre des Transports est bien placé pour commander de haut tous les transports, il ne possède plus le cadre requis pour poursuivre l'exécution d'une ligne de chemin de fer.

Le Département ne perdit pourtant pas la question entièrement de vue au cours de ces quatre années

Par arrêté ministériel du 21 avril 1932, l'honorable M. Van Isacker, créa une Commission spéciale qui se réunit une première fois sous sa présidence et une seconde fois sous celle de son successeur M. Forthomme.

Si ces échanges de vues n'ont pas avancé la solution législative, ils ont été fort utiles comme éclaircissements sur le problème technique, visé dans l'ordre du jour du Sénat du 18 février 1931; ils confirmèrent les mérites du projet Bruneel et établirent l'impossibilité de substituer à son tracé les pertuis de la Senne désaffectée, offre qui fut faite officiellement à la Commission par la Ville de Bruxelles.

Ces circonstances atténuantes ne valent guère toutefois pour la Haute Assemblée qui, à toute époque, s'est intéressée particulièrement au Railway, et elles valent moins encore pour ceux de ses membres qui ont conservé foi dans cette cause et y persévèrent dans le désir de faire prévaloir l'intérêt national et l'intérêt bruxellois qu'elle intègre.

Leur abstention se comprendrait d'autant moins qu'aujourd'hui, malgré une carence qui devient légendaire, la proposition de loi est à portée de la main. Elle ne requiert aucun effort d'imagination sans exiger plus que l'adaptation d'une formule connue.

A savoir, la constitution, sous les auspices du Ministre des Transports, d'une Société spéciale d'utilité publique, ayant pour objet l'achèvement de la jonction Nord-Midi, sur le type de deux Sociétés d'utilité publique, constituées sous l'égide du Ministère des Travaux Publics.

La première : l'Office de la navigation créé par la loi du 13 août 1928 pour l'exploitation des canaux reliant la Meuse à l'Escaut et

La seconde : la Société Intercommunale des Rives de l'Escaut, créée, par la loi du 8 mai 1929 pour l'exécution des tunnels.

Ces deux précédents sont de date récente et d'expérimentation décisive — tous deux — du point de vue de la célérité d'exécution. La similitude entre les matières est telle que le texte des dispositions prévues dans ces deux lois peut être repris dans l'ensemble et ne nécessite dans beaucoup d'articles qu'une transposition de nom.

L'objet de ce projet de loi est si explicite en lui-même, que la simple lecture des articles suffit pour en faire connaître la matière et rend tout commentaire superflu.

ARTICLE PREMIER. — *Objet de la Société.* — Achèvement de la Jonction Nord-Midi et une intervention financière dans l'aménagement des gares du Nord et du Midi, à concurrence de la quote-part imputable à la Jonction.

ART. 2. — *Nature de la Société.* — Etablissement public, rattaché au Ministère des Transports et soumis au contrôle de la Cour des Comptes.

ART. 3. — *Apports.* — Les terrains expropriés en vue de la revente et de la reconstruction.

ART. 4. — *Administration.* — Fonctionnaires désignés par les départements intéressés.

ART. 5. — *Péage.* — Redevance de passage moyennant approbation par arrêté royal.

ART. 6. — *Emprunt.* — Autorisation d'emprunter pour un montant de 300 millions avec garantie de l'État, moyennant approbation par arrêté royal.

ART. 7. — *Statuts.* — Conformément à une méthode souvent préconisée, le Parlement est appelé à se prononcer sur le principe du projet et les modalités d'exécution sont laissées au pouvoir exécutif qui les détermine par arrêté royal.

En déposant ce projet de loi, les partisans de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi prennent ouvertement leurs responsabilités dans toutes les questions que soulève l'inexécution de la Convention-loi du 7 avril 1903.

Par réciprocité, il appartiendra au Gouvernement et au Parlement de dégager la leur, le débat se trouvant renoué en vue d'une solution définitive.

CHAPITRE VIII.

L'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI DANS SES RAPPORTS AVEC LA LUTTE CONTRE LE CHÔMAGE.

« Le rendement le plus payant » et « le maximum de main-d'œuvre ».

La « thèse » de la Jonction Nord-Midi n'a rien perdu de sa valeur intrinsèque. « L'hypothèse » ne lui est pas moins favorable; en d'autres termes, les circonstances présentes et extrinsèques ajoutent au potentiel du travail les possibilités qu'il offre comme remède au chômage.

La lutte contre le chômage est un problème universel.

La Belgique, comme les autres pays, paie un redoutable tribut à la crise. Pour l'année 1934, le nombre des chômeurs complets, fut de 181,000, celui des chômeurs partiels de 156,000 et le montant des allocations payées par les pouvoirs publics de 970 millions.

Une amélioration notable n'est guère prochaine par suite du constant relèvement des barrières douanières et du développement des pays d'outre-mer, qui se suffisent de plus en plus à eux-mêmes et deviennent concurrents sur le marché mondial (1).

Devant la gravité de la situation, le Gouvernement a constitué, par arrêté-loi du 9 février, la Commission Nationale du Travail. Puissent les travaux de celle-ci se poursuivre sous le signe de la solidarité nationale et aboutir à des solutions pratiques d'intérêt commun !

Dans tous les pays, l'entreprise de grands travaux d'utilité publique est au premier rang des remèdes préconisés contre le chômage.

Certains en envisageant l'emploi sur une échelle considérable, tel le programme du Président Roosevelt, qui prévoit une dépense de 3,880,000,000 de dollars pour 3 millions et demi de chômeurs.

Sans pouvoir accorder à cette politique plus que cette mention, personne ne contestera que notre pays ne soit dans l'obligation d'avoir un programme suffisamment étendu pour, sinon résorber le chômage, du moins lui apporter des palliatifs. Les déclarations ministérielles les plus récentes en font toutes mention.

Du point de vue économique, des commandes des pouvoirs publics sont indispensables pour freiner la dépression des affaires et empêcher l'arrêt de certaines industries. Du point de vue moral, l'oisiveté, qui engendre l'inaptitude et la paresse et fait obstacle à l'apprentissage des jeunes, répugne à la masse des chômeurs. Du point de vue budgétaire, une subvention annuelle de l'ordre d'un milliard ne peut se continuer sans avoir pour contrepartie au moins partielle des réalisations d'intérêt général.

Etablir par contre une formule d'utilisation de la main-d'œuvre perdue n'est pas chose aisée.

Les difficultés en sont : l'emploi des ouvriers qualifiés, le supplément d'allocations en cas de travail, la substitution d'un travail continu et alterné de repos à la prestation journalière de quelques heures, le barème des subsides à accorder aux administrations publiques et aux entrepreneurs employant des chômeurs. La solution comporte donc vraisemblablement des mesures diverses, dont la mise en application sera plus facile encore.

---

(1) Pour décembre 1934, le nombre des chômeurs complets fut de 212.713; celui des chômeurs partiels de 167.562 et le total des journées perdues de 7.088.451.

Etant donné, par contre, l'intérêt national et social en jeu, il est permis d'espérer que, grâce à la plus grande connaissance de la question et à la bonne volonté de tous, la Commission du Travail aménagera les formules requises, de même qu'elle pourra faire des suggestions utiles au sujet des travaux publics à entreprendre.

L'exécution de grands travaux publics étant admise en principe, reste à établir entre eux — ce qui n'est pas moins important — l'ordre de classement.

A l'étranger, comme en Belgique, la question a fait l'objet de nombreuses publications. Parmi les meilleures, l'article publié par notre ancien collègue. M. de Brouckère, dans la *Revue du Travail*, nº de mars 1934, dont j'ai fait mention déjà dans mon rapport sur le Budget des Transports pour l'exercice 1933.

Ces études préconisent comme critères de préférence :

1º l'étude d'ancienne date, pour éviter le danger des improvisations;

2º la productivité du capital investi et la valeur d'avenir;

3º le plus grand emploi possible de main-d'œuvre, beaucoup de grandes entreprises étant aujourd'hui mécanisées et ne nécessitant plus qu'un petit nombre de travailleurs.

Viennent donc en tête — au témoignage — entre autres — de M. de Brouckère et de M. le colonel Van Deuren, les travaux de chemin de fer et les travaux de construction.

Derechef, nous rentrons ainsi dans le vif de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi et de son double objectif, ferroviaire et urbanistique.

Au point de vue de l'étude de la question, aucune matière n'a été tant de fois exposée et discutée et elle a subi l'épreuve du temps.

Au point de vue du capital à investir, cas unique, les terrains nécessaires sont expropriés et payés, une partie des ouvrages sont édifiés et sur le devis d'achèvement de 277,924,000 francs, une diminution du quart et peut-être de plus est possible en cas de subsides compensatoires des allocations de chômage qui ne devraient plus être accordées.

Au point de vue du rendement et de la valeur d'avenir, l'entreprise s'indiquerait à temps normal par son programme urbanistique et ferroviaire; insister serait redire tout ce qui précède quant à la réorganisation du railway belge et à la reconstruction des régions dévastées.

En ce qui concerne le prorata de la main-d'œuvre, l'électrification des chemins de fer est assimilée à la bâtisse : 80 p. c. en salaires et emploi identique de non-qualifiés. Aux travaux de la voie s'ajoutent les constructions de matériel électrique de toutes espèces : petit outillage, grosse construction, automotrice et locomotives électriques. C'est le motif pour lequel l'électrification occupe une si grande place à l'heure actuelle dans les programmes étrangers, notamment en Allemagne, en France, en Italie, en Suède.

Quant au quantum de la main-d'œuvre, les ouvrages d'art de la Jonction ne représentent qu'une fraction négligeable; l'intérêt majeur de la proposition, sa raison déterminante, c'est d'être l'introduction et le point de départ de la réédification générale de la Putterie et de toute la zone expropriée.

Le grand nombre et l'importance des constructions à ériger fourniront un champ de travail presque illimité, si, comme j'en ai fourni l'indication plus avant, l'on se tient au programme architectural souhaitable. En même temps que des travailleurs manuels, seront appelés des architectes, des ingénieurs

et des techniciens, travailleurs intellectuels, dont la détresse n'est pas moins grande.

Dans une matière aussi spéciale, les renseignements concrets étant rares et intéressants, je me fais un devoir de rappeler, — nonobstant la mention déjà faite dans mon rapport de 1933 — les conclusions de l'étude de la Société anonyme des Pieux Franki de Liége.

Le Bureau d'études de cette Société devant être licencié par suite de l'avancement des tunnels sous l'Escaut, celle-ci conserva momentanément son personnel technique et l'occupa à l'étude de la Jonction Nord-Midi, en y comprenant la reconstruction des immeubles de la Putterie.

Du rapport adressé à la Ville de Bruxelles, et dont la Société n'entend pas faire d'autre usage que de le proposer comme programme d'une adjudication-concours ouverte à toutes les firmes belges, il résulte qu'au point de vue du chômage, la construction de la Halte Centrale, du tunnel et des immeubles à ériger dans le périmètre de la Putterie comporterait une dépense qui — en juin 1932 — était estimée à 241,500,000 francs; les salaires y interviennent pour 185,000,000 de francs, le nombre des journées de travail est de 4,140,000 et la diminution de prix obtenue par l'application à due concurrence de l'économie faite sur les allocations de chômage, ressort par 80 millions, la dépense étant ainsi ramenée de 241,500,000 francs à 161,500,000 francs.

Le même rapport contient d'autres renseignements — non moins intéressants — telle la liste des industries intervenantes, terrassements, maçonneries, usines métallurgiques, carrières, cimenteries, plomberies, quincaillerie, menuiserie, ébénisterie, peintures, vitrerie, marbrerie, chauffage, etc., telle la nomenclature des quantités manipulées en tonnes, mètres cubes, mètres carrés, pièces de matériaux de toutes espèces (1).

Sans exclure aucune initiative d'ordre provincial, ni surtout communal, car la décentralisation est la source d'inspiration pour les solutions locales, l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, en elle-même et par l'ensemble des travaux ferroviaires et urbanistiques qui s'y rattachent, identifie l'entreprise nationale par excellence dans la lutte contre le chômage.

Grâce à son rendement, qui est « le plus payant » et à son emploi de main-d'œuvre « qui atteint le maximum », cet achèvement supporte toutes les comparaisons et celles-ci n'auront d'autre résultat que de confirmer ses mérites et sa supériorité.

Une dernière indication. Ce grand travail d'utilité publique viendra à point nommé, le jour où, conformément à un phénomène constant, la fermeture de l'Exposition de Bruxelles provoquera une nouvelle dépression dans l'agglomération bruxelloise et dans le pays. Heureux ceux qui, bénéficiaires de cette entreprise de solidarité, s'y trouveront occupés, depuis l'usine jusqu'au chantier!

L'auteur de cette proposition de loi a le plus grand espoir que le Parlement et le Gouvernement saisiront cette occasion de résorber le chômage en réalisant simultanément une œuvre fondamentale de progrès et de résurrection.

Dans les situations graves, qu'il s'agisse des individus ou des collectivités, les moyens psychologiques commandent également l'attention.

Dans ces temps troublés et incertains, le pays reprendra confiance à voir l'Autorité, suffisamment sûre d'elle-même et de l'avenir pour réédifier la Capitale sur un plan grandiose et équiper un nouveau réseau de chemin de fer.

---

(1) Annexe II du Rapport sur le budget des Transports pour 1933.

Du jour où ce chemin de fer électrique unira tous les centres vitaux du pays et où les façades de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi cesseront d'opérer comme guillotines de l'unité nationale, Flamands et Wallons s'interpénètreront par des communications constantes, immédiates et aisées et l'indivisibilité de droit du peuple belge gagnera, elle aussi, à ce renforcement de fait.

CHAPITRE IX.

RÉFÉRENCES ÉTRANGÈRES RELATIVES A DES TRAVAUX SIMILAIRES A LA JONCTION NORD-MIDI.

En 1834, le Gouvernement, le Parlement et l'opinion publique adoptèrent d'enthousiasme et avec le minimum de documentation le premier chemin de fer à vapeur; contraste et anomalie sans précédent, le chemin de fer électrique, engin du XX^{e} siècle, a fait le tour du monde sans passer par la Belgique.

Il n'existe donc pas de références de source belge, dans la division du Chemin de fer à voie normale, réserve faite de la ligne électrique de Bruxelles-Quartier Léopold à Tervueren, due à l'initiative privée.

Hommage doit être rendu à ses promoteurs pour leur courageux effort et pour la belle organisation du service, mais la ligne étant isolée et de caractère local, elle ne permet pas de conclusion générale.

Nos différentes sociétés de tramways ont fait grand profit de leur confiance dans l'évolution électrique.

L'expérience poursuivie par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux est plus probante encore, parce qu'il s'agit d'un réseau secondaire, défavorisé de ce chef.

Au 31 décembre dernier, sur un total de 4,739 kilomètres, 1,255 kilomètres étaient exploités à l'électricité, 6 kilomètres en cours de transformation et 150 kilomètres en projet.

Grâce à une politique d'électrification, mûrement délibérée et acceptée avec toutes ses responsabilités, la Direction et le Conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux ont pu éviter la ruine qu'aurait provoquée le maintien intégral de la vapeur.

La documentation étrangère, par contre, est aussi fournie que la documentation belge l'est peu; elle s'accroît d'apports quotidiens qui dépassent la mesure de l'information personnelle. J'ai donc un devoir de reconnaissance à remplir à l'adresse de nombreux correspondants qui mirent à leurs envois une obligeance particulière en souvenir des difficultés qu'ils éprouvèrent jadis dans leur propre pays.

J'ai fait mention de ces renseignements dans mes rapports au Sénat sur les budgets des Transports pour 1932 et 1933; je me permets d'y renvoyer le lecteur et j'y reviens toutefois dans cet exposé comme indication de sources.

Dans cette mesure, ce rappel est obligatoire parce que se documenter à l'étranger, c'est voir la chose vécue et s'aider de l'expérience d'autrui.

Dans ce coup d'œil universel, une constatation prime toutes les autres : le développement considérable de l'électrification et son accroissement accéléré dans tous les pays et tous les continents, qu'il s'agisse d'électrification générale,

embrassant la transformation à grande échelle, voire totale, des réseaux ou d'électrification partielle, limitée à la banlieue des grandes agglomérations.

Malgré la complaisance que l'on a pour ses propres méthodes, — seraient-elles même périmées — il faut présumer que si les Directions des chemins de fer étrangers vont ainsi de l'avant, elles tiennent compte des résultats acquis et ne sacrifient pas délibérément leurs finances; leurs directives d'ailleurs sont saines et personne ni nous-mêmes ne pourrions les répudier.

Première directive. — L'électrification doit être payante; en d'autres termes, il faut que les dépenses de l'exploitation électrique, majorées de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses de premier établissement engagées pour la transformation, soient inférieures aux dépenses d'exploitation de la ligne non électrifiée. Par contre, quand cette condition est réalisée, les profits de l'électrification sont énormes.

Deuxième directive. — L'électrification étant un phénomène inéluctable, dont il n'est plus permis de penser qu'il ne se réalisera pas, il y a lieu d'accélérer l'exécution des programmes parce que le bas prix des matières et l'abaissement des salaires permettent ce renouvellement sur des bases exceptionnellement favorables, qui réduisent à due concurrence l'investissement des capitaux nécessaires.

Troisième directive et la plus récente. — L'entreprise est particulièrement intéressante dans la lutte contre le chômage, avec cette considération supplémentaire, indice de l'économie fermée et autarchique à laquelle tendent les nations, que la presque totalité des capitaux engagés restent dans le pays.

Les Chemins de fer étrangers font et doivent faire cette réserve de la « presque totalité » à cause de la grande quantité de cuivre nécessaire. Pour la Belgique au contraire, c'est une raison de plus de son inexplicable abstention; le cuivre étant la principale richesse de la Colonie, la prodigalité de son emploi était plus à craindre qu'un fatal oubli.

Une brochure japonaise (1) — et personne ne déniera certainement plus aux publicistes de ce pays un manque de connaissance et d'objectivité— résume la question dans les caractéristiques suivantes :

a) supprimer la fumée; *b*) réduire le temps de parcours; *c*) augmenter le nombre de services; *d*) accroître la capacité des lignes; *e*) développer le terrain à bâtir le long des lignes; *f*) réduire les dépenses d'exploitation; *g*) augmenter le confort des voyageurs; *h*) concurrencer avec succès l'automobile.

Parmi les exécutions d'électrification générale ou à grande échelle, les suivantes méritent de retenir particulièrement l'attention.

La première place revient à **la Suisse.**

A fin 1928, en vertu du programme dit d'électrification accélérée, les Chemins de fer Fédéraux Suisses, dont le réseau comporte 2,868 kilomètres à voie normale, avaient électrifié :

Lignes à deux voies . .	953 kilomètres :	98.50 %	du total
Lignes à une voie . . .	713 —	37.50 %	—
En tout	1,666 —	58.10 %	—
		et 86.50 %	du trafic kilomètres.

(1) Present status of Electric Railways in Japan, 1931.

Depuis le début de 1929, la Direction des C. F. F. que certains déclaraient peu encouragés par les résultats, exécutent le programme dit de continuation, comportant 476 kilomètres à achever pour fin 1936.

De ces 476 kilomètres, 357 kilomètres étaient exploités à fin 1934 ainsi que 50 kilomètres exécutés en dehors du programme.

Dans ces conditions, 2,073 kilomètres sont aujourd'hui électrifiés sur les 2,868 du réseau ou 72.30 p. c. du total, représentant plus de 90 p. c. des tonnes remorquées. Dans ces conditions, conclut la Direction, il ne vaut plus la peine de poser encore la question de savoir s'il y a lieu de continuer ou d'arrêter l'électrification.

Grâce à ces années d'expérience, les ateliers de construction suisses se sont acquis une réputation mondiale pour la construction des locomotives électriques et l'appareillage des automotrices; ils sortiront prochainement des automotrices électriques légères destinées au petit trafic. La voiture compte septante places assises, en tube d'acier, et trente debout; les portières et les marchepieds sont manœuvrés automatiquement par le wattman, qui est le seul préposé sur la voiture, l'entrée étant contrôlée par le personnel de chaque gare. Le service aujourd'hui prévu est de 600 kilomètres.

La Suède, auprès de laquelle nous ne manquons certainement pas de moyens d'information :

L'électrification a débuté en 1923 par un réseau de 449 kilomètres desservant les régions minières; ce fut, ensuite, en 1926, la ligne de Stockholm-Göbetorg de 459 kilomètres; puis, en 1933, les lignes de Malmö pour 863 kilomètres; ces derniers travaux estimés à 70 millions de couronnes, n'en ayant coûté que 62.5, le Parlement employa la différence à la transformation de deux lignes nouvelles de 109 kilomètres dans la Suède Méridionale.

Il y a mieux encore : la Direction des Chemins de fer de l'État Suédois a arrêté un programme complémentaire, en vue de combattre le chômage; en conséquence, la dépense est imputée à raison d'un tiers en augmentation du capital du Chemin de fer et de deux tiers sur le Fonds de chômage (1).

Le tableau ci-dessous résume ces indications :

Lignes	*Km.*	*Années*	Coût de la transformation. — Millions de couronnes.	Matériel-Moteur. — Millions de couronnes.
Ligne des régions minières . . .	449	1923	29.9	20.7
Stockholm-Göteborg	459	1926	31.5	13.1
Lignes de Malmö	863	1933	43.8	18.7
Ligne de la Suède Méridionale . .	109	1936	2.9	1.2
Programme complémentaire . . .	1,600	1936 et 1937	83.8	34.8
Total	3,480		191.9	88.5

(1) De M. Philip Dawson, membre de la Chambre des Communes dans le *Times* du 4 septembre 1933.

« Je rentre de Suède, où la plus grande partie des chemins de fer est en cours d'électrification et pour une bonne part en vue de soulager le chômage. Bien que le charbon soit en Suède à meilleur marché que le prix moyen des réseaux anglais, bien que le prix de l'électricité soit plus élevé que celui que les réseaux anglais peuvent obtenir du Central Electricity Board ; bien que la concurrence de la route soit très sérieuse et que le trafic des chemins de fer suédois soit moindre que le nôtre, les résultats montrent qu'après amortissement, les capitaux investis sont rémunérés à près de 7 p. c. »

En 1937, 46 p. c. des lignes du réseau de l'État Suédois seront électrifiés et ils représenteront 82.7 p. c. du trafic; différence notable avec le M. E. B. dans lequel 75 p. c. du trafic est réalisable en électrifiant le 10e du réseau.

Nous rapprochant de chez nous, **la Hollande.**

L'électrification s'y est poursuivie par étapes :

Première étape : terminée en 1927, comprenant la ligne d'Amsterdam-Haarlem-La Haye-Rotterdam; entre La Haye et Rotterdam, la ligne est dédoublée, une branche passant par Delft et une autre par Pynacker. Longueur : 135 kilomètres.

Deuxième étape : terminée en 1931, comprenant les lignes au Nord de Haarlem et d'Amsterdam en direction de Uitgeest et Alkmaar. Longueur : 49 kilomètres.

Troisième étape : exécutée en 1934, ligne de Rotterdam-Dordrecht : longueur : 20 kilomètres.

Quatrième étape : les Chemins de fer néerlandais ont décidé, en 1934, d'électrifier la ligne Schiedam-Hoek van Holland, branche de la ligne La Haye-Rotterdam. Longueur : 25 kilomètres.

Ce programme comporte 229 kilomètres, il constitue une expérience significative, parce qu'il s'étend à toutes les lignes principales du réseau néerlandais.

En exprimant sa satisfaction et sa conviction dans ce moyen de réorganisation, l'Ingénieur en Chef des Services hollandais fait connaître qu'il n'éprouve aucune difficulté du fait que les voies munies de caténaires sont également parcourues par des locomotives à vapeur et que depuis près de sept années, la traction mixte est appliquée sur la ligne Amsterdam-Rotterdam sans aucun trouble.

Nos rapports avec la Hollande sont trop fréquents pour devoir insister sur le service de 30 en 30 minutes, aussi confortable que rapide, des automotrices électriques, qui relient depuis si longtemps déjà les principales villes hollandaises. La condition industrielle des « provinces du Nord » ne paraissaient pourtant pas les qualifier à devancer de pareille façon les « provinces du Sud ».

Un grand pays voisin, **la France.**

A n'envisager que l'électrification générale, la transformation électrique exécutée par les différents réseaux dépasse actuellement 2,000 kilomètres.

Ces réalisations, comme les extensions prévues, sont principalement le fait des Compagnies du Midi, du P. O. et de l'Etat.

Le Midi envisage actuellement l'électrification entière de la ligne de Bordeaux-Sète et embranchements — 589 kilomètres.

Le P. O., qui vise particulièrement le confort et la vitesse des trains, prévoit les compléments de Brives-Montauban — 163 kilomètres — et Tours-Bordeaux — 350 kilomètres. Dans ces conditions, il unira ses lignes électrifiées à celles du Midi pour réaliser ainsi la traction entièrement électrique de Paris aux Pyrénées et à la frontière espagnole, en double direction de Barcelone et de Saint-Sébastien.

L'Etat, qui ne veut pas rester en arrière, avait décidé l'électrification de la ligne Paris-Rouen-Le Hâvre — 320 kilomètres — en raison de ses avantages techniques et financiers par suite du trafic intense, mais celle-ci étant une des premières construites en France, ses tunnels ont un gabarit trop exigu; la

préférence a donc été accordée à la ligne Paris-Chartres-Le Mans — 247 kilomètres — malgré son rendement inférieur.

En Italie, la longueur totale des chemins de fer électrifiés est de 2,091 kilomètres, représentant les 12.35 p. c. du réseau, avec un trafic de 25 p. c. du trafic total.

Un nouveau programme a été adopté en 1933, qui comporte 4,400 kilomètres nouveaux, à exécuter en douze ans. La dépense engagée pour la première étape est de 579 millions de lires; elle a été couverte par un emprunt de 600 millions à lots et à l'intérêt de 4.50 °/₀, l'émission faite le 1er juillet 1933 fut souscrite trois fois.

L'Autriche elle-même, en dépit de son immense infortune, ne veut pas rester en arrière; escomptant la possibilité de contracter un emprunt ne dépassant pas 5 p. c., elle demande de poursuivre l'électrification des Chemins de fer autrichiens et s'est adressée dans ce but à la Société des Nations, parce qu'elle considère l'électrification comme un des moyens les plus efficaces à combattre le chômage.

Les références les plus intéressantes toutefois du point de vue belge, sont celles dont le M. E. B. et la Jonction Nord-Midi constitueraient une réplique, l'électrification partielle, limitée aux lignes suburbaines des grandes agglomérations, combinée avec les jonctions de réseau à travers les villes et la pénétration des lignes de chemin de fer au plein centre des affaires.

Y a-t-il également, dans ce domaine, une expérience européenne et mondiale, des précédents intéressants, qui enseignent à un peuple prudent, comme il faut l'être, qu'il n'y a plus qu'à suivre, sans crainte et sans risque, la voie ouverte par le progrès?

La référence la plus précise est celle de **Berlin**, avec ces différences, toutefois, que la jonction de 3 kilomètres et demi y est orientée Est-Ouest, au lieu de Nord-Sud, et que, remontant à 1878, elle est exclusivement en viaduc.

Le réseau des Chemins de fer prussiens dans le Grand Berlin comporte le Stadtbahn ou jonction, avec 1,200 trains par jour, sur deux voies seulement, et à la vitesse de 70 kilomètres à l'heure, le Ringbahn ou ceinture et le Réseau de banlieue, poussant ses antennes jusqu'à 42 kilomètres de la Friedrichstrasse. En tout, 528 kilomètres, dont l'électrification complète est décrétée et à peu près terminée.

Ainsi, jonction et électrification, au témoignage de la Direction supérieure, ont sauvé du désastre l'exploitation des Chemins de fer du Reich dans le Grand Berlin.

Encouragés par ces résultats, et bien que Berlin, comme Londres et Paris, constitue en soi un terminus pour les voyageurs ayant effectué un long parcours, la Direction a décidé, en juillet 1933, une jonction Nord-Sud d'une longueur de 5 kilomètres et demi.

Elle relie les gares de Stettin, où aboutissent les trains du Nord, de Stettin, Rostock, Straalsund, Copenhague et Stockholm avec les gares d'Anhalt et de Potsdam, d'où partent les trains pour le Sud : Halle, Leipzig, Francfort sur-Main, Munich, ainsi que Prague et Vienne.

Elle est construite en souterrain avec une gare centrale au centre des affaires, qui doit communiquer par escaliers et tapis roulants avec la gare correspondante de la Jonction Est-Ouest.

L'entreprise coûtera 140 millions de Reichmarks; 11,000 ouvriers y auront du travail pendant quatre ans; comme dans les projets envisagés par le Reich

pour l'électrification des grandes lignes, la lutte contre le chômage fut parmi les motifs déterminants de l'entreprise.

En Angleterre, l'électrification suburbaine est le fait de deux puissantes Compagnies : le Southern Railway et l'Underground.

Le Southern s'honore de pouvoir annoncer qu'il possède le réseau le plus étendu du monde; suivant les lignes, le trafic a augmenté de 20 à 78 p. c. Sur beaucoup de lignes, la traction mixte a été maintenue et pas plus qu'en Hollande, le double emploi ne provoque aucun inconvénient.

Le « grand événement » du rajeunissement opéré par le Southern, fut la transformation de la ligne Londres-Brighton, voie de 50 miles, dotée du dernier confort et dont l'horaire tient en un phrase : une heure de trajet et six trains par heure.

L'Underground, spécialisé à ses débuts comme le Métropolitain de Paris, dans les transports urbains, s'est ramifié dans toute la grande banlieue où il pousse le plus loin qu'il peut, en s'efforçant de ne pas dépasser une demi-heure de trajet, d'où la grande préoccupation de Lord Ashfield, son animateur, d'accroître le facteur vitesse.

Peu de mois s'écoulent sans l'inauguration d'une extension suburbaine, mais, parmi plusieurs autres, l'exemple le plus suggestif de cette compénétration des transports intra et extra urbains est celui de la ligne balnéaire Londres-Charing Cross à Southend. De Charing-Cross à la Côte, c'est la ligne habituelle électrifiée mais celle-ci est empruntée à Charing Cross, par les trains mêmes de l'Underground, venant alternativement de tous les points de la périphérie : Ealing, Richmond, Wimbledon, etc.

A Paris, le Métropolitain, la chose la plus vivante de Paris et la plus grande attraction ferroviaire du monde.

En 1898, au moment des premières études de notre Ministère des Chemins de fer pour la Jonction, Edouard Empain achève ses négociations et le premier coup de pioche est donné à la ligne n° 1; faut-il ajouter : dans un concert de pronostics, annonciateurs d'une faillite certaine ?

Aujourd'hui, le Métropolitain de Paris transporte près d'un milliard de voyageurs par an et détient le record mondial par la densité du trafic, qui est de 7,700,000 voyageurs par kilomètre de ligne, tandis qu'elle est de 3,200,000 à Londres, de 4,540,000 à Berlin et de 5,800,000 à New-York.

L'indication la plus proche toutefois de l'objet de ce rapport est celle du programme d'extension.

Le Métropolitain ayant atteint ses principaux objectifs urbains de banlieue par ses 130 kilomètres de lignes et sans cesser de les augmenter à l'allure de près de 5 kilomètres par an, la Direction envisage, comme à New-York et à Londres, la création d'un Métro Régional.

Programme voisin de celui du M. E. B. et de la Jonction Nord-Midi, ce Métro Régional serait constitué par les lignes de banlieue des grandes Compagnies qui seraient groupées deux à deux par de grandes transversales passant sous Paris dans des tunnels distincts, où circuleraient des Métro-Express, ne s'arrêtant qu'aux gares de correspondance avec le Métro-urbain.

Ces deux premières transversales seraient : dans la direction Nord-Sud, la ligne de Saint-Denis du Nord avec celle de Sceaux et de Massy-Palaiseau du P. O. et dans la direction Est-Ouest, la ligne de Vincennes de l'Est avec celle de Saint-Germain de l'État.

Travail d'envergure, la branche Sud est amorcée par la reprise par le Métropolitain de la ligne de Sceaux et l'exploitation par lui pour compte du P. O.; Le restant suivra à la manière dont cette Compagnie mène toutes choses. La Jonction directe des grandes gares de Paris n'est donc plus tout à fait un mythe.

L'attention qui s'attache au Métropolitain, ne permet cependant pas d'omettre le remarquable épanouissement donné par certaines Compagnies à leurs lignes de banlieue.

Les lignes électriques suburbaines du réseau de l'Etat font seules l'activité de la gare Saint-Lazare; les foules, qu'elles drainent ont créé à cet endroit un des centres les plus achalandés de Paris et malgré le développement de la crise, le trafic ne baisse que dans une proportion négligeable.

La gare d'Austerlitz, sur le P. O. possède également un noyau intéressant et comme cette électrification suburbaine s'indique partout, la Compagnie de l'Est, que le risque de guerre doit rendre plus circonspecte pour l'emploi de l'électricité, vient de décider la transformation de quatre lignes de banlieue d'une longueur de 84 kilomètres à multiples voies, représentant 350 kilomètres de voies simples, pour une dépense de 415 millions, dont le crédit a été autorisé par l'État.

A Rome, la jonction ferrée intervient parmi les éléments principaux du plan régulateur, établi par ordre du Duce en vue d'édifier la Rome moderne, qui, en conservant et en mettant en valeur les œuvres architecturales du passé, doit y associer les conceptions nouvelles de transport, d'hygiène, d'habitations salubres, d'ensembles monumentaux, de parcs, de vues panoramiques, etc...

Cette jonction orientée Nord-Sud, comporte 3 gares : Flaminia (Nord), Roma Termini (centre et en souterrain) et Cassilina (Midi); les deux premières sont reliées par un tunnel passant sous la colline du Pincio.

A **Copenhague,** la jonction est faite d'un tunnel de 1,500 mètres à 4 voies, réunissant les deux gares du Centre et de l'Est avec une halte intermédiaire à mi-distance. L'ouvrage terminé en 1917, a été exploité à la vapeur d'abord, à l'électricité ensuite, concurremment avec le réseau de banlieue.

A **Oslö,** ligne ferrée de pénétration intérieure, faite d'un tunnel de 2 kilomètres, taillé dans le roc, allant du quartier des villas au Théâtre National, pour être prolongée jusqu'au quartier des banques et des affaires. Exploitée électriquement, elle a rencontré un très gros succès et assure, les jours fériés, l'exode des sportifs.

En **Pologne,** malgré les embarras pécuniaires du nouvel Etat et des dépenses de toute nature pour son organisation et sa défense, le Gouvernement n'a pas hésité à entamer la Jonction de Varsovie, substituant à la ceinture de 13 1/2 kilomètres une liaison directe, Est-Ouest, de 4,300 kilomètres. Principaux travaux d'art : un tunnel de 1200 mètres sous le centre de la ville et un pont sur la Vistule de 450 mètres. La jonction a été achevée en fin de juillet 1933 et est entrée en exploitation. Un consortium anglais a offert une avance de 60 millions de zlotys pour l'électrification du nœud ferroviaire de Varsovie.

L'U. R. S. S. a inscrit dans le plan la construction à Moscou d'un métropolitain de 30 kilomètres, dont la première ligne devait être ouverte cette année. Le manque d'information certaine avec ce pays ne permet pas à quiconque de faire la démarcation entre la réalité et la propagande; n'y aurait-il qu'une manifestation de cette dernière, il peut en être fait mention comme

appoint à l'idée. Les photos de percement du tunnel sont coiffées de l'inscription : « Demain » et les cartes s'accompagnent de cette définition : « Le Métro de Moscou, qui va tripler l'étendue de la Ville des Tsars ».

A **New-York,** le Métropolitain évolue actuellement dans une circonférence de 30 kilomètres de rayon; son réseau comporte 427 kilomètres, la plupart à quadruple voie; les deux voies centrales livrent passage à des trains express, dénommés « Rapid Transit ». Une commission officielle a élaboré un plan dans un rayon de 60 kilomètres; tous les chemins de fer d'intérêt général seront ainsi raccordés à une grande boucle extérieure et à trois boucles intermédiaires; afin de permettre à tous les voyageurs d'arriver par trains directs et sans changement de voitures, à tous les centres d'affaires et de résidence de New-York.

Les Compagnies de Chemin de fer américains appliquent, de longue date, le principe de « jonction », qu'elles dénomment « right way », la voie directe et, analogie intéressante, en la réservant presque exclusivement aux voyageurs, tandis que la boucle suffit, d'après elles, pour les marchandises. Généralement, elles s'entendent entre elles pour faire en commun ce travail de pénétration à l'intérieur des cités.

La plus fameuse de ces entreprises est la jonction et la gare centrale de Cleveland. Commencé en 1923, le travail est déjà terminé en 1930, bien qu'il se classe second parmi les records américains et suive immédiatement le canal de Panama.

A mentionner encore, la Jonction de Baltimore, celle de Saint-Louis, capitale du coton, celle de Kansas-City, de Jacksonville, etc.

Dans l'Amérique du Nord, **Québec,** avec un ouvrage d'art considérable dans des vues spéciales : un tunnel de 1800 mètres, percé dans le rocher historique sur lequel est bâtie la ville, pour relier le réseau du Canadian Pacific aux nouveaux quais établis en bordure du Saint-Laurent pour l'accostage direct des grands transatlantiques.

Dans l'Amérique du Sud, **Buenos-Ayres**, y offre une des références les plus importantes pour la pénétration des chemins de fer en souterrain. Dans cette agglomération de 1,200,000 habitants, le centre des affaires est constitué par le Port, construit en bordure du Rio de la Plata et par la Plaza de Mayo, sise à proximité.

Le Chemin de fer Central-Argentin va de la périphérie au port par une ligne passant sous la Ville, ayant une longueur de 9 kilomètres et un trafic de 33 millions de voyageurs.

Les Chemins de fer de l'Ouest vont des gares de Caballito et Once à la Plaza de Mayo par une ligne souterraine de 6,800 kilomètres, transportant 50 millions de voyageurs.

Une troisième ligne souterraine de 4,800 kilomètres, destinée à relier les deux gares de Retiro (Central Argentin) et de Constitution (chemin de fer du Sud) en passant par la Plaza de Mayo, est en construction et son trafic prévu est de 40 millions de voyageurs.

Un dernier renseignement, intéressant par le crédit qui s'attache à la réputation des exécutants et la grande similitude de réalisation concrète.

Tokio, au pays du Soleil-Levant :

La jonction est orientée Nord-Midi; elle a une longueur de 3 kilomètres et demi. Elle est tout entière en viaduc sur le type de Berlin, mais comme chaque

pays connaît ses difficultés propres, des panneaux de dilatation sont prévus dans le béton pour parer au mouvement des tremblements de terre.

Rien de plus sympathique qu'un plan de chemin de fer japonais; la multiplicité des couleurs remplace les traits diversifiés de chez nous.

La Jonction relie Tokio-Nord à Tokio-Sud; à mi-distance un embranchement qui doit constituer la jonction Est-Ouest, dont le secteur Ouest est déjà en service.

Exploitation électrique; la principale ligne suburbaine est celle de Tokio — capitale — à Yokohama — port — que les convois atteignent en vingt-cinq minutes; le rapprochement avec la ligne Bruxelles-Anvers est donc complet.

Deux indications au sujet de l'exécution.

Tandis qu'après tant d'années, nous piétinons toujours, les chemins de fer japonais commencent, après guerre, l'étude de la Jonction de Tokio; la carte géologique dressée pour l'exécution du tunnel est perdue dans le tremblement de terre de 1925; on met néanmoins la main à l'œuvre la même année, pour terminer en 1930.

Manifestation également du réalisme de cette nation; en vue d'assurer au plus tôt le principe, c'est-à-dire la liaison des réseaux, le Gouvernement prescrit de travailler en matériaux bruts et au béton nu, remettant à plus tard le parement et l'ornementation.

Cette documentation de source étrangère apporte la preuve que l'unification des Chemins de fer, l'électrification des réseaux et principalement celle des lignes suburbaines, l'extension des métros, la pénétration des chemins de fer en viaduc ou en souterrain au cœur des grandes agglomérations, toutes questions controversées chez nous depuis trente ans, sont entrées dans le domaine des réalisations dans de nombreux pays.

A en déduire les leçons qui s'en dégagent, à entendre l'exposé des résultats par les dirigeants de ces grandes entreprises avec cet accent de sincérité et de conviction, que les publications et les statistiques sont impuissantes à rendre, on se pénètre de cette conclusion que l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, suivant le projet Bruneel, et l'électrification de l'étoile ferroviaire de Bruxelles, suivant les programmes établis pendant la guerre et après l'armistice, étaient en mesure de résorber la plus grande part du déficit du service des voyageurs et permettraient à la Société Nationale de voisiner de l'équilibre dans l'établissement de ses bilans.

Ces pertes sont, hélas, consommées; il serait vain de s'y attarder, mais l'avenir subsiste : il dépend de ceux qui ont la responsabilité de notre Railway de prendre et d'exécuter les résolutions que commandent les traditions, l'intérêt et l'honneur du pays.

VICTOR WAUCQUEZ.

Proposition de Loi instituant la Société Nationale pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi.

ARTICLE PREMIER. — *Objet de la Société.*

Il est institué au Ministère des Transports — sous la dénomination de Société Nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi — un organisme chargé des travaux d'achèvement de la Jonction Nord-Midi ainsi que de la mise en valeur et de la réalisation des terrains expropriés en vue de cette entreprise.

Sont également compris dans l'objet social tous travaux et tous accords avec la Société Nationale des Chemins de fer belges destinés à l'aménagement des gares du Nord et du Midi, dans la mesure où les travaux à exécuter résultent de l'établissement de la Jonction Nord-Midi.

Il en est de même de toutes autres opérations analogues qui pourraient être confiées à la Société par arrêté royal.

ART. 2. — *Nature de la Société.*

La Société Nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi est un établissement public. Il possède la personnalité civile. Sa gestion est soumise annuellement à la Cour des Comptes.

ART. 3. — *Apports.*

L'État fait apport à la Société des terrains expropriés par lui ou pour son compte en vue de l'exécution du dit travail.

ART. 4. — *Administration.*

L'État met ses fonctionnaires à la disposition de la Société, qui est administrée par un Conseil composé des délégués de ses Départements intéressés.

ART. 5. — *Péage.*

La Société est autorisée à percevoir des redevances de passage dont le montant est approuvé par arrêté royal.

ART. 6. — *Emprunt.*

La Société est autorisée, moyennant approbation par arrêté royal à emprunter à concurrence de 300 millions avec garantie de l'État.

ART. 7. — *Règlement organique.*

Le règlement organique de la Société sera approuvé par arrêté royal.

VICTOR WAUCQUEZ.

LE COMTE DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

3532. — Imprimerie E. Guyot, s. a., rue Pachéco, Bruxelles (Dr-Gt A Peeters)