

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

16 JUNI 1960.

PROPOSITION DE LOI

instituant une commission mixte chargée de donner un avis en vue de permettre la réalisation éventuelle d'un métro souterrain ou aérien à Bruxelles et son agglomération.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis plusieurs années l'auteur de la présente proposition de loi a préconisé la construction d'un *métro aérien ou souterrain* dans Bruxelles et son agglomération en vue de pallier les difficultés de la circulation et aussi afin de rendre plus efficace, par la rapidité, le déplacement des usagers des transports en commun.

Certes, la Jonction Nord-Midi avec ses 85.000 voyageurs qui journallement débarquent ou embarquent notamment à la Gare Centrale rend de grands services aux voyageurs arrivant des localités limitrophes de Bruxelles ou habitant la province. C'est aujourd'hui reconnu par tout le monde.

Mais dans la capitale les 700 à 800.000 voyageurs quotidiens des transports en commun s'aperçoivent de plus en plus, que les importants travaux de la petite ceinture et le viaduc Nord-boulevard Léopold II n'ont point apporté une réelle solution aux difficultés de la circulation automobile; celle-ci encombre la plupart des artères, les accidents et les victimes se multiplient, l'engorgement est de plus en plus patent, et conséquemment les transports en commun sur rail, ou par autobus, se font parfois à des lenteurs excessives.

L'auteur de la présente proposition ne se dissimule pas les difficultés techniques de réalisation d'un métro aérien ou souterrain pour Bruxelles et son agglomération, il connaît également les objections quant à la rentabilité d'un métro sur la base de calculs de population.

Londres, Paris, Stockholm, Berlin, Barcelone, Tokio, Moscou, etc., sont des exemples de réalisation à étudier et à comparer, exemples d'installations idéales ou décevantes quant au caractère technique ou à la rentabilité.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

16 JUNI 1960.

WETSVOORSTEL

tot instelling van een gemengde commissie om van advies te dienen met het oog op de eventuele bouw van een ondergrondse of bovengrondse metro te Brussel en in zijn agglomeratie.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert verscheidene jaren heeft de indiener van dit wetsvoorstel de bouw van een *bovengrondse of ondergrondse metro* te Brussel en in zijn agglomeratie aangeprezen om een einde te maken aan de verkeersmoeilijkheden en ook om de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer in staat te stellen zich sneller en bijgevolg op doeltreffender wijze te verplaatsen.

Het lijkt geen twijfel dat de Noord-Zuidverbinding, dank zij welke dagelijks 85.000 reizigers aankomen of vertrekken, o.a. in het Centraal Station, grote diensten bewijst aan de reizigers die uit de Brusselse randgemeenten komen of de provincie bewonen. Iedereen is het thans hierover eens.

De 700.000 à 800.000 reizigers, die iedere dag aangewezen zijn op het gemeenschappelijk vervoer, zien hoe langer hoe duidelijker dat de belangrijke werken van de kleine ringlaan en de viaduct Noord-Leopold II laan, geen werkelijke oplossing hebben gebracht voor de moeilijkheden van het autoverkeer. Dit laatste verspert de meeste grote verkeersaders; de lijst van de ongevallen en de slachtoffers wordt steeds langer, de opstoppen komen hoe langer hoe veelvuldiger voor en het gevolg van een en ander is dat het gemeenschappelijk vervoer per spoor of per autobus soms overdreven traag gebeurt.

De indiener van dit voorstel ziet de technische moeilijkheden van een bovengrondse of ondergrondse metro te Brussel en in zijn agglomeratie niet over het hoofd, en hij kent eveneens de bezwaren in verband met de rendabiliteit van een metro op grond van bevolkingscijfers.

Londen, Parijs, Stockholm, Berlijn, Barcelona, Tokio, Moskou, enz. zijn voorbeelden die moeten bestudeerd vergeleken worden, voorbeelden van ideale of teleurstellende verwezenlijkingen uit het oogpunt van de techniek of de rentabiliteit.

Mais la notion *Service Public* ne peut être perdue de vue, comme, j'imagine, elle se pose en matière de service voyer, fluvial, portuaire, instruction publique, justice, etc. Que dire en matière militaire ?

Il apparaît donc à l'auteur de la présente proposition de loi qu'il est souhaitable d'adapter les problèmes de transport en commun aux nécessités modernes et d'examiner par toutes voies utiles la valeur opérationnelle de telle ou telle solution qui ne peut être laissée à une étude parcellaire par des services ministériels si bien disposés soient-ils.

Le problème, par ailleurs, mériterait des normes de comparaison technique et financière pour des réalisations possibles à Anvers, Gand, Liège, et autres agglomérations urbaines.

Il y a donc urgence, à revoir toutes les bases organiques du présent sujet, examiner entre autres l'idée ou le projet d'un concours-adjudication international auquel seraient conviés tous les économistes, ingénieurs, entrepreneurs du monde entier.

Mais les études à poursuivre en dehors de toute préoccupation politique, dégagée de tout parti-pris, basée sur des conditions de sérénité et d'avoir, de science et d'expérience doivent en garantir le prompt aboutissement.

Le signataire de la présente proposition de loi — renouvelant une proposition verbale antérieure — demande la constitution d'une Commission mixte, composée de fonctionnaires des Ministères, de la Société Nationale des chemins de fer, des Sociétés de tramways vicinaux et de transports intercommunaux, et de parlementaires, Commission mixte investie du mandat précisé dans le texte ci-annexé.

L'auteur de la présente proposition de loi a la conviction que son initiative répond aux intérêts des automobilistes, des piétons, des usagers des transports en commun, aux intérêts de l'économie publique et privée.

Plusieurs de nos collègues dont MM. Brouhon, Cudell, Pierson, Radoux, Bracops, Fayat, Larock, Van der Veken, Gelders, avaient exprimé le vœu de contresigner cette proposition.

Les dispositions de l'article 41 du Règlement ne le permettant pas, l'auteur de la présente proposition prend acte de leur accord.

Het begrip *Openbare Dienst* mag men evenwel niet uit het oog verliezen, zoals dit geldt voor de spoorwegen, de binnenscheepvaart, de havens, het openbaar onderwijs, de justitie enz. En wat dan te zeggen op militair gebied ?

De indiener van dit wetsvoorstel heeft het derhalve als wenselijk beschouwd, vraagstukken in verband met het gemeenschappelijk vervoer aan de moderne eisen aan te passen en op alle nuttige manieren de operationele waarde van deze of gene oplossing te onderzoeken, die evenwel niet het voorwerp mag zijn van een broksgewijze studie door ministeriële diensten hoe bereidwillig deze ook wezen.

Het probleem zou trouwens gediend zijn met normen van technische en financiële vergelijkingen voor mogelijke verwezenlijkingen te Antwerpen, Gent, Luik en andere stads-agglomeraties.

Het is dus dringend nodig al de organieke grondslagen van dit onderwerp te herzien en onder meer de in het voorstel vervatte gedachte te onderzoeken, bestaande in een internationale oproep tot mededinging waarvoor al de economen, ingenieurs, aannemers van de gehele wereld zouden worden uitgenodigd.

De studiën die moeten worden ondernomen buiten alle politieke bekommernissen, zonder enige vooringenomenheid in volle sereniteit volgens de wetenschap en de ondervinding, moeten de spoedige totstandkoming ervan waarborgen.

De ondertekenaar van dit wetsvoorstel — die een vroeger mondeling gedaan voorstel hernieuwt — vraagt de oprichting van een Gemengde Commissie, samengesteld uit ambtenaren van de Ministeries, van de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, van de Maatschappij van Buurtspoorwegen en van intercommunaal vervoer, alsmede uit parlementsleden, deze Commissie zou bekleed worden met de opdracht die is omschreven in bijgaande tekst.

De indiener van dit wetsvoorstel is overtuigd dat zijn initiatief tegemoet komt aan de belangen van de automobilisten, van de voetgangers, van de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer, aan de belangen van de openbare en de particuliere sector.

Verscheidene collega's namelijk de heren Brouhon, Cudell, Pierson, Radoux, Bracops, Fayat, Larock, Van der Veken, Gelders hadden de wens te kennen gegeven dit voorstel mede te ondertekenen.

Daar de bepalingen van artikel 41 van het Reglement zulks niet toelaten, neemt de indiener van dit voorstel akte van hun instemming.

Fernand BRUNFAUT.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Il est institué une Commission mixte composée de membres du Parlement et de fonctionnaires ou de délégués de Ministères, de la Société Nationale des Chemins de fer, de la Société intercommunale des transports urbains, de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

Art. 2.

La Commission a pour objet de donner son avis, de proposer toutes solutions adéquates, de déposer rapport

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Er wordt een Gemengde Commissie ingesteld, bestaande uit leden van het Parlement, uit ambtenaren of afgevaardigden van Ministeries, van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, van de Intercommunale Maatschappij voor stedelijk vervoer, van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Art. 2.

De Commissie heeft ten doel advies te verstrekken, alle geschikte oplossingen voor te stellen, een technisch en

technique et financier en vue d'apporter à la législation tous les éclaircissements désirables et probants concernant les possibilités de réalisation d'un métro aérien ou souterrain à Bruxelles et son agglomération.

Art. 3.

La commission peut étendre sa mission en ce qui concerne les possibilités techniques et de rentabilité aux villes et agglomérations d'Anvers, Liège, Gand, Charleroi en matière de transports en commun (métro aérien ou souterrain).

Art. 4.

La commission est chargée de préparer un ou plusieurs programmes d'adjudication-concours de caractère international aux fins susdites.

Art. 5.

La commission se compose de dix-huit membres du Parlement, de membres délégués des Ministères des Communications, des Finances et Travaux publics.

Les membres sont nommés par arrêté royal.

Les membres parlementaires sont nommés sur listes de présentation établies par les Présidents des deux Chambres législatives.

Les fonctions de secrétaire et de secrétaire-adjoint sont confiées à des fonctionnaires des Ministères précités.

La Commission peut se diviser en sous-commissions, notamment technique et économique-financière.

Art. 6.

La Commission mixte donne son avis et dépose son rapport six mois après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur Belge*.

financieel verslag in te dienen, om de wetgever alle gewenste en afdoende ophelderingen te verschaffen nopens de mogelijkheid te Brussel en in zijn agglomeratie een bovengrondse of ondergrondse metro te bouwen.

Art. 3.

De Commissie kan haar opdracht ten aanzien van de technische en de rendabiliteitsmogelijkheden uitbreiden tot het gemeenschappelijk vervoer in de steden en agglomeraties van Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi (zwevende of ondergrondse metro).

Art. 4.

De Commissie is belast met de voorbereiding van een of meer programma's van oproepen tot inschrijving van internationale aard voor bovenbedoelde doeleinden.

Art. 5.

De Commissie is samengesteld uit achttien leden van het Parlement, uit leden afgevaardigden van de Ministeries van Verkeerswezen, Financiën en Openbare Werken.

De leden worden benoemd bij koninklijk besluit.

De leden die parlamentslid zijn, worden benoemd op een voordrachtlijst, opgemaakt door de Voorzitters van beide wetgevende Kamers.

De ambten van secretaris en van adjunct-secretaris worden toevertrouwd aan ambtenaren van voornoemde Ministeries.

De Commissie kan worden gesplitst in subcommissies, met name een technische en een economisch-financiële.

Art. 6.

De Gemengde Commissie brengt advies uit en dient haar verslag in, zes maanden na de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 7.

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Fernand BRUNFAUT,
G. BOHY,
M. DENIS,
F. DETIEGE,
J. GELDOLF,
F. GUILLAUME.