

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 JUIN 1926.

PROJET DE LOI CONCERNANT L'ABANDON DES TRAVAUX DE LA JONCTION DES GARES DE BRUXELLES-NORD ET BRUXELLES-MIDI.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de Jonction est né de la nécessité de remédier à l'insuffisance des gares du Nord et du Midi qui, dès avant 1900, ne répondaient plus aux nécessités d'un trafic croissant.

Mais de nombreux partisans de la Jonction ont vu aussi dans le projet l'occasion de rebâtir en le modernisant le quartier de la Putterie. Or, celui-ci peut parfaitement et fructueusement être aménagé sans Jonction.

D'autres ont escompté de plus grandes facilités tant pour les voyageurs venant de province que pour ceux de la capitale en raison de ce qu'ils pourraient débarquer et s'embarquer dans l'une ou l'autre des trois gares selon le milieu où les appellent leurs affaires ou selon leurs domiciles.

Beaucoup de ces partisans escomptaient un accroissement très sensible de la densité de la population dans des limites de territoire à peu près invariables, tandis que l'on a vu l'agglomération s'étendre largement en surface, à tel point qu'elle comporte aujourd'hui plusieurs centres comparables comme activité, au quartier de la Bourse d'il y a vingt-cinq ans. Le réseau des tramways a été considérablement étendu, les services d'autobus commencent à s'organiser, le nombre d'automobiles s'est accru dans une mesure qu'on ne pouvait prévoir, bref les communications entre les gares de Bruxelles et les points éloignés de l'agglomération ont été très sérieusement améliorées et, sans aucun doute, on réalisera encore de grands progrès dans cette voie.

La situation s'est donc profondément modifiée depuis vingt-cinq ans et c'est un élément important dont il faut tenir compte. Il est bien évident qu'aujourd'hui la Jonction avec la gare centrale ne donnerait pas les avantages que beaucoup en ont attendu au point de vue envisagé.

Quoi qu'il en soit, le principal but que se proposaient les promoteurs de la Jonction était de remédier à la capacité insuffisante des gares du Nord et du Midi.

La situation de la première de ces gares était particulièrement critique. Elle ne comportait, en effet, que onze voies à quai.

Neuf voies avaient des longueurs utiles variant entre 130 et 175 mètres, les deux autres 293 et 300 mètres.

Deux voies seulement existaient au droit de la rue des Palais, où devaient passer tous les trains des quatre grandes lignes de Gand, Anvers, Liège et Namur.

Plusieurs solutions furent envisagées à l'époque :

La transformation sur place des installations existantes;

La suppression de la gare du Nord et de son transfert à Schaerbeek;

Le recul de la gare du Nord à un emplacement compris entre celle-ci et la gare de Schaerbeek;

Enfin, la transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage, moyennant l'établissement d'une Jonction.

Des devis comparatifs établirent que cette dernière solution était plus coûteuse que l'agrandissement des gares du Nord et du Midi maintenues à rebroussement.

Mais, disait l'exposé des motifs, les recettes nouvelles à provenir du parcours supplémentaire entre les gares extrêmes et la halte centrale permettraient, non seulement d'assurer le service financier du capital investi, mais encore d'amortir la dépense en moins de quarante ans; enfin, la Jonction devait constituer la solution définitive à l'encombrement des gares de Bruxelles.

Les premiers crédits furent votés par le Parlement en 1900.

Malgré ce vote de principe, le projet revient souvent en discussion devant les Chambres, notamment en 1919 lors de l'examen du projet du Budget extraordinaire, à l'appui duquel le Ministre de l'époque déposa une note très développée exposant, en même temps que les rétroactes de la question, les avantages du projet gouvernemental.

Dans l'entretemps, l'Administration se préoccupait de la réalisation du projet et les travaux furent entamés en 1914, mais ils furent interrompus par la guerre.

En 1922, le Ministre des Chemins de fer, se basant, d'une part, sur des études poursuivies depuis 1909 et qui ont montré que la Jonction ne procurerait pas les services que l'on en attendait; d'autre part, sur le relèvement considérable du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, coïncidant avec une situation financière difficile, et enfin sur les travaux et acquisitions de terrains déjà réalisés à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi, déposa un projet de loi proposant l'abandon des travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi (n° 424, séance du 13 juillet 1922, Chambre des Représentants).

La Section centrale de la Chambre s'y rallia, mais une minorité affirma son opposition dans une note annexe au rapport n° 266 de 1923-1924.

La dissolution du Parlement en 1925, rendit le projet caduc.

Il est indispensable, tant dans l'intérêt de la Ville de Bruxelles qu'au point de vue de la bonne exploitation du réseau, qu'intervienne au plus tôt une solution.

Le problème ne se présente plus aujourd'hui dans les mêmes conditions qu'en 1900.

Modifications dans le système de remorque.

Selon la conception des premiers projets, la remorque des trains à travers la Jonction devait s'effectuer par un tracteur électrique, placé devant la locomotive à vapeur restant attelée au train.

Il a été reconnu par la suite qu'il fallait renoncer à faire traverser la Jonction par la locomotive à vapeur, même inactive.

Cette modification bouleverse singulièrement les prévisions du projet quant à la capacité des gares du Nord et du Midi.

Pour tout train arrivant au Nord ou au Midi, il faudra, en effet, retirer et garer la machine à vapeur, la remplacer par un tracteur électrique et, après la traversée de la Jonction, procéder aux opérations inverses.

Les manœuvres supplémentaires à résulter du changement de remorque annihilent en grande partie l'avantage obtenu par la transformation, en gares de passage, des stations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, dans lesquelles affluera, d'autre part, le trafic de toutes les gares de l'agglomération bruxelloise, soit cent cinquante trains de plus qu'actuellement.

A moins de lui donner un développement de beaucoup supérieur à celui qui était prévu dans le projet de Jonction, et ce, moyennant de nouvelles et très coûteuses expropriations, la gare du Nord ne pourrait, dans ces conditions, suffire aux nécessités de l'exploitation aux heures de fort trafic.

On se heurtera aux mêmes difficultés en ce qui concerne la Jonction proprement dite, en raison :

1° De ce qu'elle ne pourrait être parcourue par les trains qu'à faible vitesse, par suite surtout du tracé sinueux de la ligne;

2° De ce que, sur les six voies de la Jonction devront passer cent cinquante trains en plus que sur les six voies d'accès actuelles à la gare du Nord;

3° De ce qu'il ne sera pas toujours possible d'équilibrer le mouvement des tracteurs entre les deux sens de circulation et qu'il en résultera le passage de tracteurs sans remorque à travers la Jonction.

Trafic.

Les statistiques accusent, en ce qui concerne la gare de Bruxelles-Nord, les résultats suivants :

Mois d'août.	Nombre de voyageurs débarqués.
1921	2,795,848
1922	2,703,164
1923	3,059,470
1924	2,687,113
1925	2,718,018

Le nombre de voyageurs pendant le mois du plus fort trafic de 1925 est donc en régression par rapport à celui de 1921.

Il y a d'ailleurs tout lieu de croire que le trafic n'augmentera plus dans l'avenir, dans les proportions d'avant-guerre, étant donnés :

1° Le développement de l'automobilisme;

2° L'établissement de lignes d'autobus, et l'extension du réseau de trams électriques en dehors de l'agglomération bruxelloise, de nature à nous enlever une partie de la clientèle de banlieue.

De plus, la construction de la ligne de Gand-Saint-Pierre à Bruxelles-Midi

permettra de reporter dans cette dernière gare, dotée d'un aménagement spacieux, un certain nombre de trains ayant actuellement Bruxelles-Nord comme tête de ligne.

Travaux exécutés.

Par la force des choses, les gares du Midi et du Nord ont dû être graduellement agrandies pour parer aux nécessités du trafic.

En ce qui concerne Bruxelles-Midi, le transfert à la Petite-Île des installations à marchandises a rendu disponible tout l'espace compris entre la rue de France et l'avenue Fonsny.

Dans ces limites, un aménagement qui est en cours de réalisation, fera, sous peu, de Bruxelles-Midi, une gare pouvant soutenir avantageusement la comparaison avec ce qui existe à l'étranger.

Elle comporte 20 voies (soit 12 de plus qu'en 1900), des quais de 300 à 325 mètres de longueur et des entrées parallèles pour les lignes des différentes directions.

Elle offrira aux voyageurs toutes les facilités désirables.

Les besoins du trafic y seront assurés pour un très long avenir.

De plus, elle pourra être ultérieurement relevée d'une façon modérée, à partir de l'extrémité des quais, de façon à permettre l'établissement de passages inférieurs reliant directement Forest, Saint-Gilles et Anderlecht.

En ce qui concerne Bruxelles-Nord, le nombre de voies à quai qui était de 11 en 1900, a été porté à 13 en 1904, à 14 en 1906, à 16 en 1910. Enfin, le goulot existant au droit de la rue des Palais a été élargi et le nombre de voies porté de 2 à 6.

De plus, dans le périmètre des terrains acquis entre la rue de Brabant, la rue du Progrès et le raccordement de l'Allée-Verte, il est possible de réaliser un aménagement judicieux comportant 20 voies, des quais de 325 mètres de longueur, des faisceaux de remisage de rames d'un accès facile, et un nouvel élargissement du goulot au droit de la rue des Palais.

Les quais se trouveraient sensiblement à l'emplacement qui leur avait été assigné sur les plans dressés en vue de l'exécution de la Jonction.

Au lieu de présenter des redents, comme aujourd'hui, ils aboutiraient à un large trottoir transversal, à front duquel seraient reportés les guichets, salles d'attente, salles des bagages au départ, etc.

Entre la place Rogier et le nouveau bâtiment des recettes, un vaste hall serait réservé pour le stationnement des voitures, automobiles et autobus.

Les lignes de tramways pourraient être détournées de façon à passer devant le nouveau bâtiment des recettes.

Toutes facilités seraient donc offertes aux voyageurs.

Ainsi transformée, la gare du Nord serait à même de satisfaire aux besoins du trafic pendant de nombreuses années encore.

Il est à remarquer que les travaux déjà exécutés ou en cours d'exécution à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi par suite des nécessités pressantes, constituent une partie importante de ceux qui auraient dû être réalisés si la solution du maintien des gares de rebroussement de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi avait prévalu en 1900.

Les travaux de la Jonction, au contraire, sont à peine entamés.

D'autre part, les travaux de construction de la ligne de Schaerbeek-Hal sont poussés avec activité.

Cette ligne permettra d'établir les communications directes qui s'imposeraient entre Anvers et les centres industriels du Hainaut.

La durée du trajet serait moindre que dans l'hypothèse du passage des trains par la Jonction, étant donnés :

1° Les arrêts prévus de 10 minutes à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi, de 2 minutes à la gare centrale;

2° La durée du trajet qui, en raison du profil sinueux de la ligne et de l'impossibilité pour les trains d'atteindre une grande vitesse par suite d'arrêt à la gare centrale, sera de 4 minutes environ entre chacune des gares, soit 8 minutes au total.

L'aménagement à 16 voies de la gare de Schaerbeek est en voie de réalisation. Le développement de l'agglomération bruxelloise dans cette direction en fera une gare importante du Grand-Bruxelles.

La gare du Quartier Léopold, déchargée, à partir du mois de juillet de cette année, des très nombreux trains de marchandises de la ligne du Luxembourg, pourra être aménagée convenablement (1).

Enfin, les installations de la gare de l'Allée-Verte pourront être notablement agrandies lorsque la nécessité s'en fera sentir.

En résumé, avec cette gare, comme gare de secours, le trafic sera assuré à Bruxelles-Nord pour vingt ans au moins et, à coup sûr, pour une période plus longue en ce qui concerne les autres gares, en supposant que le nombre des voyageurs continue à progresser, dans la proportion de la période d'avant-guerre, ce qui semble improbable et, du reste, démenti par les statistiques.

Point de vue financier.

Le projet de Jonction Nord-Midi présenté au Parlement en 1900 comportait dix voies à quai à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi.

Ce programme a été considérablement augmenté par la suite.

Les prévisions de dépenses doivent évidemment en tenir compte.

De plus, la guerre a amené un relèvement considérable du prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

On restera dans des limites très modérées en appliquant à ces travaux un coefficient de 5.5.

Cette revision faite et tenant compte de la revente des terrains et immeubles disponibles après l'exécution des travaux de la Jonction, il restera à décaisser, pour son achèvement, une somme de 393 millions environ.

(1) Cette gare pourra servir de gare de passage pour des trains directs à organiser entre diverses régions du pays, grâce à l'achèvement prochain de la ligne Schaerbeek-Hal et ses raccordements aux lignes du Luxembourg, de Charleroi et de Mons-Tournai.

Des trains d'Anvers-Charleroi, Anvers-Mons, Anvers-Tournai-Lille, Anvers-Luxembourg, par exemple, pourront traverser Bruxelles, sans rebroussement, en passant par la gare du Quartier-Léopold.

La gare de Schaerbeek, après achèvement des travaux en cours, pourra également servir de gare de passage direct pour les trains d'Ostende vers Liège et l'Allemagne.

L'achèvement prochain de la section Denderleeuw-Bruxelles-Midi, de la ligne directe Gand-Saint-Pierre-Bruxelles-Midi, évitera aux voyageurs de l'Ouest de la Belgique à destination du Sud et du Sud-Ouest tout changement de gare à Bruxelles pour de nombreux trains.

Par contre, si le projet de Jonction est abandonné, il y aura lieu d'engager pour l'aménagement des gares du Nord, du Midi, du Quartier Léopold, de l'Allée-Verte et le dédoublement jusque Jette de la ligne de Bruxelles à Gand, une dépense de 100 millions.

Mais il faut en défalquer la somme à provenir de la revente des terrains devenus disponibles par l'abandon des travaux de la Jonction.

Les immeubles du quartier de la Pâtisserie, compris entre la rue de Loxum et la rue de l'Hôpital, ont été acquis à des prix relativement faibles. L'État y est propriétaire d'une grande étendue de terrains qui peuvent être mis en valeur en créant des rues appropriées.

Ce quartier est appelé à devenir un quartier de luxe.

Sans Jonction et sans gare centrale, la surface des terrains à revendre augmente considérablement.

L'État demeure en outre propriétaire des immeubles acquis pour la Jonction et non encore démolis, en dehors du quartier de la Pâtisserie.

Tenant compte de la plus-value acquise depuis la guerre, on récupérera certainement les 82 millions dépensés pour l'acquisition des terrains, bien que dans cette somme, soient comprises les indemnités payées à divers titres aux occupants ou aux propriétaires.

En résumé, l'augmentation du capital de premier établissement se réduira à $100 - 82 = 18$ millions.

Ce chiffre est à rapprocher du chiffre de 393 millions cité plus haut.

La différence entre les dépenses à engager dans les deux hypothèses est donc de $393 - 18 = 375$ millions, correspondant à une charge financière annuelle de 31,125,000 francs.

Peut-on escompter une augmentation des recettes et une diminution des frais d'exploitation correspondantes ?

En ce qui concerne les recettes à provenir des voyageurs qui emprunteraient la Jonction, il ne doit pas être perdu de vue que le nombre de voyageurs munis de billets à prix plein ne représente que 33 % environ du nombre total des voyageurs.

Dans l'Exposé du projet de 1900, on a envisagé les économies à réaliser :

- 1° Par suite d'une meilleure utilisation du personnel et du matériel ;
- 2° Du chef de la suppression des locomotives et du personnel utilisé aux manœuvres dans les gares à rebroussement.

En ce qui concerne le premier point, un examen plus approfondi de la question a démontré que le fait d'allonger le parcours d'un nombre limité de trains ne modifiera pas de façon appréciable la situation dans son ensemble.

Quant au deuxième point, étant données les sujétions d'exploitation qui ont été exposées, on ne peut non plus s'attendre à des réductions de dépense de quelque importance.

L'économie escomptée sera donc très fortement réduite.

Cette économie, jointe à l'augmentation des recettes, sera insuffisante pour couvrir des dépenses d'exploitation supplémentaires résultant :

- 1° Du parcours supplémentaire des trains à travers la Jonction ;
- 2° Des frais d'entretien et de renouvellement des voies, bâtiments, ouvrages d'art et équipement électrique des voies ;
- 3° Des frais d'exploitation de la gare centrale ;

4° Des parcours supplémentaires des rames allant se garer à Forest et à Schaerbeek ;

5° Enfin du prolongement des trains ayant actuellement la gare du Quartier-Léopold comme point terminus.

Sur les bases actuelles, le déficit annuel d'exploitation de la Jonction peut être évalué à 1,800,000 francs.

La charge supplémentaire qui grèverait le Budget serait conséquemment de 31,125,000 francs + 1.800,000 francs = 32,925,000 francs, soit 33 millions en chiffres ronds.

Le sacrifice à consentir apparaît comme hors de toute proportion avec les services que l'on peut attendre de la Jonction.

Le Budget du Chemin de fer ne saurait le supporter. Les travaux coûtent cher, les capitaux sont rares, le loyer en est élevé.

Or, l'équipement du réseau doit être poursuivi. En de nombreux points, les installations doivent être améliorées, de nouvelles lignes et installations diverses sont nécessaires pour satisfaire aux besoins du commerce, comme à Anvers et à Gand, ou pour favoriser le développement des industries naissantes, en Campine par exemple.

On ne peut, raisonnablement, sacrifier ces travaux à d'autres, telle la Jonction, qui ne répondent pas à une véritable nécessité.

La Belgique a besoin d'exportation pour vivre. Pour la favoriser et permettre à notre industrie de lutter avantageusement sur le marché mondial, des tarifs aussi modérés que possible sont indispensables.

Notre situation financière commande donc de tirer le meilleur parti des installations existantes et de les améliorer aux moindres frais pour les tenir à la hauteur des nécessités du trafic pendant de nombreuses années encore.

Ce problème, on l'a vu, est susceptible d'une solution très satisfaisante.

D'ici là, la question des transports peut évoluer.

Les modifications dans la situation économique, les progrès de la technique, l'électrification éventuelle, le développement des moyens de transports aériens ou par axe, peuvent modifier les vues et faire envisager des solutions nouvelles.

En tous cas, la solution proposée ne compromet en rien l'avenir.

Les communications entre le Nord et le Sud du pays seront très bien assurées par les gares actuelles, mieux aménagées, sans perte de temps et sans changement de train.

Le programme esquissé permettra, quand la nécessité en sera reconnue et qu'on disposera des moyens financiers nécessaires, la construction d'un métropolitain en relation directe avec chacune des gares de chemin de fer. De plus, si un jour une Jonction devenait indispensable, on pourrait adopter la solution aérienne par l'Ouest, en évitant ainsi les sujétions et les aléas d'une Jonction souterraine.

Conclusions.

Étant donné que :

1° Le trafic peut être assuré pour un long avenir dans les gares de l'agglomération bruxelloise en engageant des capitaux incomparablement moindres que ceux nécessaires pour la réalisation de la Jonction Nord-Midi ;

2° La Jonction proposée en 1900 répond d'autant moins à une impérieuse nécessité au point de vue de la capacité des gares du Nord et du Midi, que des

travaux ont été réalisés depuis cette époque et que d'autres sont en cours d'exécution;

3° La situation financière impose de n'exécuter que des travaux indispensables et productifs;

4° La revente des terrains mis en valeur par des travaux de voirie appropriés, permettra de récupérer au moins les sommes déboursées pour leur acquisition.

J'estime, comme mon prédécesseur immédiat, qu'il y a lieu d'abandonner le projet de Jonction Nord-Midi élaboré en 1900.

Cet abandon implique la modification des accords conclus entre l'Etat et la Ville de Bruxelles, par les conventions suivantes :

1° Du 7 avril 1903 (et de son avenant du 12 août 1914) relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords et à l'aménagement de la place des Palais ;

2° Du 26 juillet 1904, relative à l'élargissement de la rue de l'Empereur;

3° Du 17 septembre 1909, relative au classement de voies publiques dans la voirie urbaine.

La nouvelle convention, dont la ratification est demandée aux Chambres, fait l'objet de l'article 2 du projet de loi-annexe concernant l'abandon des travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine,
Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

ANSEELE.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 15 JUNI 1926.

Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot verbinding der stationen
Brussel (Noord) en Brussel (Zuid).

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het ontwerp van verbinding is ontstaan door de noodzakelijkheid om de ontoereikendheid te verhelpen van de Noord- en Zuidstationen welke, reeds vóór 1900, niet meer beantwoorden aan de behoeften van een steeds toenemend verkeer.

Doch, vele partijgangers van de verbinding hebben ook in het ontwerp de gelegenheid gezien om de Putterij-Wijk naar den modernen smaak te herbouwen. Nu, die wijk kan goed en voordeelig aangelegd worden zonder verbinding.

Anderen rekenden op grooter gemakkelikheden zóó voor de reizigers uit de provincie als voor die uit de hoofdstad, daar ze in de eene of in de andere van de drie stationen zouden kunnen in- en uitstappen, naargelang van het midden waar hunne zaken hen roepen of naar gelang van hunne woonplaats.

Veel van die partijgangers dachten, dat het bevolkingscijfer binnen schier onveranderlijke grenzen van grondgebied in hooge mate zou verhoogen, terwijl de agglomeratie zich in oppervlakte sterk heeft uitgebreid, zoodanig dat ze heden verschillende centra telt waar het zoo druk is als over vijf en twintig jaar in de Beurswijk. Het tramnet werd merkelyk uitgebreid, autobusdiensten worden ingericht, het getal automobielen is buiten verwachting toegenomen, kortom, de verbindingen tusschen de stationen van Brussel en de afgelegen punten der agglomeratie werden aanzienlijk verbeterd en, zonder eenigen twijfel, zal op dat gebied nog groote vooruitgang gedaan worden.

De toestand is dus grondig gewijzigd sedert 25 jaar en dit is een belangrijk punt waarmede rekening dient gehouden. Het is duidelyk, dat thans de verbinding met de Centraalstation de voordelen niet zou afwerpen welke velen ervan verwacht hebben op bedoeld gebied.

Wat er ook van zij, het hoofddoel van de ontwerpers der Verbinding was de ontoereikendheid der Noord- en Zuidstationen te verhelpen.

De toestand van de Noordstation was bijzonder critisch. Zij bezat, inderdaad, maar elf kaaisporen.

Negen sporen hadden een nuttige lengte van 130 tot 175 meter, de twee andere 295 en 300 meter.

Enkel twee sporen bestonden rechtover de Paleizenstraat, waarover al de treinen der vier groote lijnen van Gent, Antwerpen, Luik en Namen moesten rijden.

Te dien tijde werden verschillende oplossingen te gemoet gezien :

Het veranderen ter plaatse van de bestaande inrichtingen ;

Het opheffen van de Noordstatie en het overplaatsen ervan naar Schaarbeek ;

Het achteruitbrengen van de Noordstatie op eene plaats begrepen tusschen deze statie en de statie Schaarbeek ;

Eindelijk, het veranderen van de Noord- en Zuidstatiën in doorgangsstatiën door het aanleggen van eene verbinding.

Vergelijkende bestekken bewezen, dat deze laatste oplossing meer zou kosten dan de vergrooting der als kopstatie behouden Noord- en Zuidstatiën.

Doch, luidens de Memorie van Toelichting, zouden de nieuwe ontvangsten voortkomende van den bijkomenden rit tusschen de eindstatiën en de centraalhalte niet alleen toelaten de rente te verzekeren van het aangewend kapitaal, maar ook van de uitgave in minder dan veertig jaar te delgen ; ten slotte de Verbinding was de definitieve oplossing voor de versperring der statiën van Brussel.

De eerste kredieten werden door het Parlement gestemd in 1900.

Ondanks deze principieele stemming, kwam het ontwerp dikwijls ter bespreking terug in de Kamers, namelijk in 1919 bij het onderzoek van het ontwerp der Buitengewone Begrooting, tot staving waarvan de toenmalige Minister een zeer uitgebreide nota neerlegde waarin de geschiedenis der kwestie en de voordeelen van het ontwerp der Regeering werden uiteengezet.

Intusschen, hield het Beheer zich bezig met het verwezenlijken van het ontwerp en de werken werden in 1911 aangevangen, doch stilgelegd door den oorlog.

In 1922, legde de Minister van Spoorwegen, zich steunende, eenerzijds, op het sedert 1909 voortgezette onderzoek waaruit bleek, dat de Verbinding niet de verwachte diensten zou opleveren, anderzijds, op de aanzienlijke verhooging van den prijs der materialen en van het arbeidsloon, samenvallende met een moeilijken financieelen toestand, en eindelijk op de te Brussel (Noord) en te Brussel (Zuid) reeds gedane werken en aanwervingen van grond, een ontwerp van wet neer waarbij werd voorgesteld, af te zien van de werken tot verbinding der statiën Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) (n^o 424, zitting van 13 Juli 1922, Kamer der Volksvertegenwoordigers).

De Middenafdeeling der Kamer trad het bij, maar een minderheid bevestigde haar verzet in een bij het Verslag n^o 266 van 1923-1924 gaande nota.

Door de ontbinding van het Parlement in 1925, verviel het ontwerp.

Het is volstrekt noodig, zoo in het belang van de stad Brussel als voor een goede exploitatie van het net, dat zoo spoedig mogelijk eene oplossing tot stand kome.

Het vraagstuk dient thans gansch anders gesteld dan in 1900.

Wijzigingen in het sleepstelsel.

Volgens de opvatting van de eerste ontwerpen, moesten de treinen langs de verbinding gesleept worden door een electrischen trekmotor, welke vóór de aan den trein gekoppelde stoomlocomotief zou geplaatst worden.

Bevonden werd later, dat eene, zelf niet in werking zijnde stoomlocomotief niet zou kunnen rijden langs de Verbinding.

De vooruitzichten van het ontwerp zijn, wat betreft de capaciteit der Noord- en Zuidstatiën, op zonderlinge wijze omgekeerd door deze wijziging.

Voor elken trein welke in de Noordstatië of in de Zuidstatië aankomt, dient, inderdaad, de locomotief afgezet en uitgeweken en vervolgens vervangen door een electrischen trekmotor en, na den rit over de Verbinding, overgegaan tot de omgekeerde verrichtingen.

De bijkomende rangeeringen welke zullen voortspruiten uit de vervanging van sleeptuig zullen in groote mate het voordeel te niet doen, dat bekomen wordt door het veranderen, in doorgangsstatiën, van de statiën Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) waarheen, anderzijds, het verkeer van al de statiën der Brusselsche agglomeratie zal toevloeien, hetzij 150 treinen meer dan thans.

Tenzij de Noordstatië veel meer uit te breiden dan voorzien in het ontwerp der Verbinding en dit, mits nieuwe en zeer kostelijke onteigeningen, zou deze statië, in die voorwaarden, niet kunnen voldoen aan de noodwendigheden der exploitatie op de uren van druk verkeer.

Dezelfde moeilijkheden zullen zich voordoen, wat betreft de eigenlijke verbinding, omdat :

1° de treinen maar met kleine snelheid zullen kunnen rijden, bijzonderlijk wegens den kronkelenden loop der lijn ;

2° op de zes sporen der Verbinding 150 treinen meer zullen moeten rijden dan op de bestaande zes toegangssporen der Noordstatië ;

3° het steeds niet mogelijk zijn zal het verkeer der trekmotoren in beide richtingen in evenwicht te brengen, wat oorzaak zijn zal van het loopen op de Verbinding van trekmotors zonder sleeptrein.

Verkeer.

Wat de statië Brussel (Noord) betreft, vermelden de statistieken volgende uitslagen :

Maand Augustus.	Getal uitgestapte reizigers.
1921.	2,795,848
1922.	2,703,164
1923.	3,059,470
1924.	2,687,113
1925.	2,718,018

Gedurende de maand van het drukste verkeer, in 1925, is dus het getal reizigers in achteruitgang ten opzichte van dat in 1921.

Ten andere, alles wijst er op, dat het verkeer voortaan niet meer zal toenemen in de verhoudingen van vóór den oorlog, gezien :

1° de uitbreiding van het automobilisme ;

2° de inrichting van autobusdiensten en de uitbreiding van het net der electrische tramwegen buiten de Brusselsche agglomeratie, waardoor wij een gedeelte van de cliënteel der voorsteden kunnen verliezen.

Bovendien, kan door het aanleggen van de baan Gent-Sint-Pieter-Brussel

(Zuid) in deze laatste ruim ingerichte statie een aantal treinen gebracht worden, die thans Brussel (Noord) als kopstatie hebben.

Uitgevoerde werken.

Door den drang der omstandigheden, moesten de statien Brussel (Zuid) en Brussel (Noord) geleidelijk vergroot worden om te voldoen aan de noodwendigheden van het verkeer.

Wat betreft de statie Brussel (Zuid), de overbrenging naar Klein-Eiland van de inrichtingen van den goederendienst heeft geheel de tusschen de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan gelegen ruimte beschikbaar gemaakt.

Binnen die perken, zal binnenkort een in uitvoering zijnde inrichting van Brussel (Zuid) eene statie maken die gerust mag vergeleken worden met hetgeen in het buitenland bestaat.

De statie Brussel (Zuid) heeft 20 sporen (hetzij 12 meer dan in 1900), kaaien die 300 tot 325 meters lang zijn en evenwijdige inrijsporen voor de banen der verschillende richtingen.

Ook, zal zij de reizigers alle wenschelijke gemakkelikheden bieden.

De behoeften van het verkeer zullen er voor zeer langen tijd verzekerd zijn.

Bovendien, kan ze later op gematigde wijze verhoogd worden, te beginnen van aan het uiteinde der kaaien, zoodat onderbruggingen kunnen gemaakt worden, die Vorst, Sint-Gillis en Anderlecht rechtstreeks verbinden.

Wat Brussel (Noord) betreft, het getal kaaisporen, dat in 1900 11 bedroeg, werd gebracht op 13 in 1904, op 14 in 1906, op 16 in 1910. Ten slotte, werd de aan de Paleizenstraat bestaande vernauwing verbreed en het getal sporen van 2 op 6 gebracht.

Bovendien, is het mogelijk in den omtrek van de tusschen de Brabantstraat, de Vooruitgangstraat en de spoorverbinding der Groendreef aangekochte gronden een oordeelkundige inrichting tot stand te brengen met 20 sporen, 325 meters lange kaaien, gemakkelijk toegankelijke bundels wijksporen voor treinstellen en een nieuwe verbreding van de vernauwing aan de Paleizenstraat.

De kaaien zouden zich duidelijk bevinden, ter plaatse aangewezen op de voor de uitvoering van de Verbinding opgemaakte plans.

In plaats van, zooals thans, insprongen te vertoonen, zouden de kaaien uitloopen op een breed dwarstrottoir, waartegenover de winketten, wachtzalen, zalen voor reisgoed bij vertrek, enz., zouden gebracht worden.

Tusschen de Rogiersplaats en het nieuw ontvanggebouw zou een ruime hal tot standplaats dienen van rijtuigen, automobielen en autobussen.

De tramlijnen zouden kunnen verlegd worden, derwijze dat ze vóór het nieuw ontvanggebouw loopen.

De reizigers zouden dus alle gemakkelikheden aangeboden worden.

Aldus veranderd, zou de Noordstatie nog vele jaren voldoen aan de noodwendigheden van het verkeer.

Er dient opgemerkt, dat de werken die te Brussel (Noord) en te Brussel (Zuid) wegens dringende noodzakelijkheid reeds uitgevoerd of in uitvoering zijn, een belangrijk deel uitmaken van de werken die moesten uitgevoerd worden, zoo in 1900 het behoud van de kopstatien Brussel (Noord) en Brussel (Zuid) was besloten geweest.

De werken van de Verbinding, integendeel, zijn nauwelijks begonnen.

Anderzijds, worden de werken voor het aanleggen van de baan Schaarbeek-Halle ijerig voortgezet.

Door die baan zullen de vereischte rechtstreeksche verbindingen kunnen tot stand komen tusschen Antwerpen en de nijverheidscentra van Henegouw.

De rit zou minder lang duren dan in de veronderstelling dat de treinen rijden langs de Verbinding, gezien :

1^o de voorziene oonthouden van 10 minuten te Brussel (Noord) en te Brussel (Zuid), van 2 minuten in de Centraalstatie;

2^o den duur van den rit die, wegens het kronkelend profiel van de baan en de onmogelijkheid voor de treinen van een groote snelheid te bereiken ten gevolge van het stoppen in de Centraalstatie, tusschen elke dier statiën ongeveer 4 minuten zal zijn, dus in 't geheel 8 minuten.

De statie Schaarbeek wordt met 16 sporen ingericht. Door de uitbreiding van de Brusselsche agglomeratie in die richting, zal ze eene belangrijke statie van Groot-Brussel worden.

De statie Leopolds-Wijk, die met ingang van de maand Juli van dit jaar, ontlast wordt van de zeer talrijke goederentreinen van de baan naar Luxemburg, zal behoorlijk kunnen ingericht worden (1).

Ten slotte, zullen de inrichtingen van de statie Brussel (Groendreef) merkkelijk kunnen uitgebreid worden, wanneer de noodzakelijkheid ervan zich zal doen gevoelen.

Kortom, met die statie als hulpstatie, zal het verkeer te Brussel (Noord) voor ten minste twintig jaar en, zonder twijfel, voor een langeren tijd wat betreft de andere statiën, verzekerd worden, in de veronderstelling dat het getal reizigers blijft toenemen in de verhouding van vóór den oorlog, hetgeen onwaarschijnlijk schijnt en, overigens, door de statistieken wordt gelogenstrakt.

Uit financiëel oogpunt.

Het in 1900 in het Parlement ingediende ontwerp van Noord-Zuidverbinding omvatte 40 kaaisporen te Brussel-Noord en te Brussel-Zuid.

Dat programma werd naderhand merkkelijk uitgebreid.

De voorzieningen van uitgaven moeten natuurlijk daarmede rekening houden.

Verder, heeft de oorlog een aanzienlijke verhooging van den prijs van de materialen en van het arbeidsloon medegebracht.

Men zal binnen zeer matige perken blijven met den coëfficiënt 5.5 op die werken toe te passen.

(1) Die statie zal kunnen dienen tot doorgangsstatie voor de tusschen de verschillende streken van het land in te richten doorgaande treinen, dank zij de aanstaande voltooiing van de baan Schaarbeek-Halle en hare spoorverbindingen met de banen naar Luxemburg, Charleroi en Bergen-Doornijk.

Treinen van Antwerpen-Charleroi, Antwerpen-Bergen, Antwerpen-Doornijk-Rijsel, Antwerpen-Luxemburg, bij voorbeeld, zullen, zonder terugrit, Brussel kunnen doorrijden langs de statie Leopolds-Wijk.

Na de voltooiing van de in uitvoering zijnde werken, zal de statie Schaarbeek insgelijks kunnen dienen tot doorgangsstatie voor de doorgaande treinen van Oostende naar Luik en Duitschland.

Na de aanstaande voltooiing van het baanvak Denderleeuw-Brussel (Zuid), van de rechtstreeksche lijn Gent-Sint-Pieter-Brussel (Zuid), moeten de reizigers uit het Westen van België met bestemming naar het Zuiden en naar het Zuidwesten, te Brussel niet meer van statie veranderen voor talrijke treinen.

Die herziening gedaan, en rekening gehouden met den wederverkoop van de na de uitvoering van de werken tot verbinding beschikbaar blijvende gronden en gebouwen, blijft voor de voltooiing der werken eene som van ongeveer 393 millioen uit te betalen.

Wordt van het ontwerp tot Verbinding daarentegen afgezien, dan dient eene uitgave van 100 millioen gedaan voor de inrichting der statiën Noord, Zuid, Leopolds-Wijk, Groendreef, en de verdubbeling tot Jette van de spoorbaan Brussel-Gent.

Doch daarvan behoort afgetrokken de som, welke zal opgebracht worden door den wederverkoop van de door het afzien van de werken tot verbinding beschikbaar geworden gronden.

De onroerende goederen van de Putterij-Wijk tusschen de Loxumstraat, en de Gasthuisstraat, werden aangekocht tegen betrekkelijk geringe prijzen. De Staat is aldaar eigenaar van uitgestrekte gronden, die productief gemaakt kunnen worden door het aanleggen van de gepaste straten.

Die wijk zal een prachtkwartier worden.

Zonder Verbinding en zonder Centraalstatie neemt de oppervlakte van de weder te verkoopen gronden merkelijk toe.

De Staat blijft daarenboven eigenaar van de voor de Verbinding aangekochte en nog niet afgebroken gebouwen, die buiten de Putterij-Wijk gelegen zijn.

Rekening gehouden met de sedert den oorlog verkregen meerwaarde, zal men de voor den aankoop der gronden uitgegeven 82 millioen stellig terugwinnen, hoewel in die som de vergoedingen begrepen zijn, welke om verschillende redenen aan de bezetters of aan de eigenaars werden uitbetaald.

Kortom, de vermeerdering van het kapitaal van eersten aanleg zal beperkt blijven tot $100 - 82 = 18$ millioen.

Dat cijfer dient vergeleken met voormeld bedrag van 393 millioen.

Het verschil tusschen de in beide gevallen te maken uitgaven is dus : $393 - 18 = 375$ millioen, en komt overeen met een jaarlijkschen financieelen last van 34,125,000 frank.

Mag men er op rekenen dat de ontvangsten zullen toenemen en de exploitatiekosten zullen verminderen in gelijke mate?

Wat de ontvangsten betreft, voortkomende van de over de Verbinding gaande reizigers, mag niet uit het oog verloren worden dat het aantal van de van biljetten tegen vollen prijs voorziene reizigers maar 33 t. h. vertegenwoordigt van het gezamenlijk getal reizigers.

In de Memorie van het ontwerp van 1900 heeft men de besparingen beschouwd, die verkregen worden :

1^o door een betere benutting van personeel en materieel;

2^o door het afschaffen van de locomotieven en van het personeel benuttigd aan de rangeeringen in de kopstatiën.

Wat het eerste punt betreft, is uit een grondiger onderzoek van de zaak gebleken dat door de verlenging van den rit van een beperkt getal treinen geen merkelijke wijziging gebracht wordt in den toestand over 't geheel genomen.

Voor het tweede punt, mag men evenmin, gezien de exploitatielasten die uiteengezet werden, uitgaveverminderingen van eenig belang verwachten.

De verwachte besparing zal dus zeer beperkt zijn.

Die besparing, gevoegd bij de meerdere ontvangsten, zal niet volstaan om de bijkomende exploitatieuitgaven te dekken, voortspruitende uit :

- 1° den bijkomenden rit van de treinen door de Verbinding;
- 2° de kosten voor onderhoud en vernieuwing van sporen, gebouwen, kunstwerken en elektrische toerusting der sporen;
- 3° de exploitatiekosten van de Centraalstatie;
- 4° de bijkomende ritten van ter uitwijking naar Vorst en Schaarbeek gaande treinstellen;
- 5° ten slotte, de verlenging van de treinen, die thans de statie Leopoldswijk als eindpunt hebben.

Op de huidige grondslagen, mag het jaarlijksch exploitatietekort van de Verbinding op 1.800,000 frank geraamd worden.

De bijkomende last, welken de Begrooting zou te dragen hebben, zou bijgevolg de som bedragen van 31,125,000 frank plus 1,800,000 frank = 32,925,000 frank of 33 miljoen in ronde cijfers.

De te aanvaarden opoffering lijkt ten eenenmale buiten verhouding tot de diensten, welke men van de Verbinding kan verwachten.

De Begrooting van Spoorwegen zou ze niet kunnen dragen. De werken kosten veel geld, de kapitalen zijn schaarsch, de huurprijs ervan is hoog.

Nu, de toerusting van het net moet voortgezet worden. Op tal van punten dienen de inrichtingen verbeterd, zijn nieuwe lijnen en allerhande inrichtingen noodig om in de behoeften van den handel te voorzien, zooals te Antwerpen en te Gent, of om de ontwikkeling van de opkomende industrie, in de Kempen bij voorbeeld, te bevorderen.

Men kan die werken redelijkerwijze niet opofferen aan andere werken, zooals de Verbinding, welke aan geen werkelijke behoeften beantwoorden.

België moet kunnen uitvoeren om te leven. Om dien uitvoer te bevorderen en om onze nijverheid in staat te stellen met goed gevolg te kunnen concurreren op de wereldmarkt, is het volstrekt noodig dat de tarieven zoo matig mogelijk zijn.

Onze financiële toestand gebiedt ons dus het meest mogelijke nut te trekken uit de bestaande inrichtingen en ze met de minste kosten te verbeteren om ze nog talrijke jaren op de hoogte te houden van de noodwendigheden van het verkeer.

Aan dat vraagstuk kan, zooals men gezien heeft, een zeer bevredigende oplossing gegeven worden.

Van hier of tot daar aan toe kan de kwestie van het vervoer evolueeren.

Wijzigingen in den economischen toestand, vooruitgang in de techniek, gebeurlijke electricatie, ontwikkeling van de vervoermiddelen in de lucht of per as, kunnen de vooruitzichten wijzigen en nieuwe oplossingen doen te gemoet zien.

In alle geval, de voorgestelde oplossing brengt de toekomst geenszins in gevaar.

Het verkeer tusschen het Noorden en het Zuiden van het land zal met de huidige, beter ingerichte statien heel goed verzekerd worden zonder tijdverlies en zonder van trein te veranderen.

Het ontworpen programma zal, wanneer de noodzakelijkheid ervan gebleken is en men over de noodige financiële middelen beschikt, toelaten een ondergrondsche tramlijn aan te leggen, welke in rechtstreeksche verbinding zal zijn

met elke spoorwegstatie. Daarbij, moest eene verbinding ooit onmisbaar worden, dan zou men de oplossing eener bovengrondsche verbinding langs het Westen kunnen aannemen en zoodoende de lasten en risico's eener ondergrondsche verbinding vermijden.

Gevolgtrekkingen.

Gezien :

1^o Het verkeer in de statiën van de Brusselsche agglomeratie voor langen tijd kan verzekerd worden met behulp van kapitalen, welke onvergelykelyk kleiner zijn dan die, welke noodig zijn voor het tot stand brengen van de Noord-Zuidverbinding;

2^o De in 1900 voorgestelde Verbinding des te minder beantwoordt aan een dringende noodzakelykheid ten opzichte van de capaciteit van de Noord- en van de Zuidstatie, dat sedert dien tijd werken werden uitgevoerd en andere thans uitgevoerd worden;

3^o De financieele toestand gebiedt enkel volstrekt noodzakelyke en productieve werken uit te voeren;

4^o De wederverkoop van de door de gepaste wegeniswerken productief gemaakte gronden zal toelaten ten minste de voor den aankoop ervan uitgegeven sommen terug te winnen, ben ik, evenals mijn onmiddellyke voorganger, van meening dat van het in 1900 opgemaakt ontwerp van Noord-Zuidverbinding dient afgezien.

Dit afzien sluit in zich de wijziging van de tusschen den Staat en de Stad Brussel gesloten volgende overeenkomsten :

1^o Van 7 April 1903 (en van het bijvoegsel daartoe van 12 Augustus 1914) betreffende de verandering van de Putterij-Wijk en dezer toegangswegen, en de inrichting van de Paleizenplaats;

2^o Van 26 Juli 1904, betreffende de verbreeding van de Keizerstraat;

3^o Van 17 September 1909, betreffende de indeeling van openbare wegen in de Stadswegenis.

De nieuwe overeenkomst, waarvan de bekrachtiging aan de Kamers gevraagd wordt, maakt het voorwerp uit van artikel 2 van het hierbij gevoegd wetsontwerp aangaande het afzien van de werken tot verbinding van de statiën Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

*De Minister van Spoorwegen, Zeewegen,
Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,*

ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi concernant l'abandon des travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Wetsontwerp betreffende het afzien van de werken tot verbinding der station Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est chargé de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Les travaux de la Jonction des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi ne seront pas continués.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à conclure avec la Ville de Bruxelles la Convention dont la teneur suit :

PROJET DE CONVENTION

relative à la création et à l'amélioration de voies publiques et à la mise en valeur des terrains acquis par l'Etat pour la Jonction Nord-Midi.

Entre l'ÉTAT BELGE, représenté par :

M. ANSEELE, Ministre des Chemins de

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart.

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart is gelast, in Onzen naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp aan te bieden waarvan de inhoud volgt :

ARTIKEL ÉÉN.

De werken tot verbinding der station Brussel-Noord en Brussel-Zuid worden niet voortgezet.

ART. 2.

De Regeering is gemachtigd met de Stad Brussel de overeenkomst te sluiten waarvan de inhoud volgt :

ONTWERP VAN OVEREENKOMST

betreffende het aanleggen en het verbeteren van openbare wegen en het productief maken van de door den Staat aangekochte gronden voor de Noord-Zuid verbinding.

Tusschen den BELGISCHEM STAAT, vertegenwoordigd door :

Heer ANSEELE, Minister van Spoor-

fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

M. BAELS, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics,

M. le B^{on} HOUTART, Ministre des Finances et des Colonies, d'une part,

Et la VILLE DE BRUXELLES, au nom de laquelle stipule son Collège des bourgmestre et échevins, agissant sous réserve d'approbation par le Conseil communal et l'autorité supérieure, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — L'État belge ayant renoncé à poursuivre l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi et l'installation d'une halte centrale dans l'ancien quartier de la Putterie, la convention du 7 avril 1903, relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords et à l'aménagement de la place des Palais, ainsi que celles du 26 juillet 1904 (élargissement de la rue de l'Empereur), du 17 septembre 1909 (classement de voies publiques dans la voirie urbaine) et à l'avenant du 12 août 1914 à la convention du 7 avril 1903 précitée sont résiliés de commun accord et remplacés par les stipulations suivantes :

ART. 2. — La Ville de Bruxelles s'engage à exécuter :

A. — *Pour compte de l'État :*

L'aménagement du quartier dit de la Putterie compris entre les rues de la Montagne, de Loxum, Cantersteen, de la Madeleine et du Marché-aux-Herbes ainsi que l'élargissement de la rue de l'Empereur;

L'aménagement du quartier de la caserne Elisabeth, compris entre la rue des Comédiens et l'extrémité de la rue de Schaerbeek.

wegen, Zeewezen, Posterijen, Telegra-fen, Telefonen en Luchtvaart,

Heer BAELS, Minister van Landbouw en Openbare Werken,

Heer baron HOUTART, Minister van Financiën en Koloniën, eenerzijds,

En de STAD BRUSSEL, namens dewelke bedongen wordt door haar College van Burgmeester en Schepenen, handelende onder voorbehoud van goedkeuring door den Gemeenteraad en de Hoogere Overheid, anderzijds.

Is overeengekomen hetgeen volgt :

ART. ÉÉN. — Daar de Belgische Staat heeft afgezien van de voortzetting der werken van de Noord-Zuid verbinding, en de inrichting van eene centraal-halte in de oude Putterij-wijk worden de overeenkomst van 7 April 1903 betreffende de verandering van de Putterij-wijk en van dezer toegangswegen en de inrichting der Paleizen-plaats, alsmede deze van 26 Juli 1904 (verbreding van de Keizerstraat) van 17 September 1909 (indeeling van openbare wegen in de stadswezenis) en het bijvoegsel van 12 Augustus 1914 van voormelde overeenkomst van 7 April 1903 in gemeen overleg opgezegd en vervangen door de volgende bepalingen :

ART. 2. — De stad Brussel verbindt zich uit te voeren :

A. — *Voor Staatsrekening :*

Het inrichten van de Putterij-wijk begrepen tusschen de Bergstraat, de Loxumstraat, Kantersteen, den Magdelenasteenweg en de Grasmakkt, alsmede het verbreedden van de Keizerstraat.

Het inrichten van de Elisabeth-kazerne-wijk, begrepen tusschen de Komediantenstraat en het uiteinde van den Schaerbeekschcn weg.

B. — *Pour son compte :*

L'établissement d'une voie publique entre le boulevard du Midi et la rue du Saint-Esprit (église de la Chapelle).

Le tout conformément au plan n° 1 annexé à la présente Convention.

Il est entendu que les tracés de rues prévus au dit plan ne sont donnés qu'à titre d'indication et qu'ils pourront être modifiés par la Ville de Bruxelles, d'accord avec le Ministre des Chemins de fer, suivant les nécessités de la voirie et de l'esthétique.

ART. 3. — Afin de permettre à la Ville de Bruxelles d'exécuter les engagements prévus à l'article 2 ci-dessus, l'État belge remet immédiatement à la Ville toutes les parcelles lui appartenant dans les zones comprises entre les rues de Loxum et de l'Hôpital, entre la rue des Comédiens et la rue de Schaerbeek (coin du Marché-du-Parc) et entre le boulevard du Midi et la rue du Saint-Esprit ainsi que les ouvrages et installations établis par l'État en vue de la Jonction Nord-Midi dans les trois zones précitées de même que le viaduc métallique établi au-dessus du boulevard du Midi.

Les terrains de l'État incorporés dans les voies publiques sont cédés à la Ville gratuitement, sans paiement des droits d'enregistrement et de transcriptions hypothécaires.

D'autre part, la Ville fait apport des terrains d'assiette des rues ou parties de rues désaffectées dans les trois zones visées ci-dessus ainsi que de toutes les parcelles lui appartenant pour avoir été acquises ou expropriées par elles pour compte de l'État en vertu des conventions précitées.

L'État et la Ville s'obligent à faire

B. — *Voor hare rekening.*

Het aanleggen van een openbaren weg tusschen de Zuidlaan en de Heilige-Geeststraat (Kapellekerk).

Een en ander overeenkomstig plan n° 1 dat bij deze overeenkomst is gevoegd.

Het zij verstaan dat de op bedoeld plan voorziene loopen der straten enkel als aanwijzing aangegeven zijn en dat zij door de stad Brussel in overeenstemming met den Minister van Spoorwegen, kunnen gewijzigd worden, volgens de vereischten van de wegenis en de schoonheidsleer.

ART. 3. — Om de stad Brussel in staat te stellen de bij voormeld artikel 2 voorziene verbintenissen uit te voeren, geeft de Belgische Staat onmiddellijk aan de Stad al de hem toebehoorende perceelen af in de gedeelten begrepen tusschen de Loxumstraat en de Gasthuisstraat, tusschen de Komediantenstraat en den *Schaerbeekschen weg (hoek Warandemarkt) en tusschen de Zuidlaan en de Heilige-Geeststraat alsmede al de door den Staat, met het oog op de Noord-Zuid verbinding, in de drie voormelde gedeelten opgerichte kunstwerken en inrichtingen evenals de over de Zuidlaan opgerichte metalen viaduct.

De door de openbare wegen ingenomen Staatsgronden worden kosteloos aan de Stad afgestaan, zonder betaling van de rechten van registratie en hypothecaire overschrijvingen.

Anderzijds brengt de Stad de beddingsgronden in van de in de drie hiervoren bedoelde gedeelten te niet gedane straten of deelen van straten alsmede al de perceelen die haar toebehooren omdat zij door haar aangekocht of onteigend werden voor Staatsrekening in uitvoering van voormelde overeenkomsten.

De Staat en de Stad verplichten zich

d'urgence le nécessaire pour l'évacuation, dans le plus bref délai, de toutes les parcelles qui seraient occupées à la date des présentes.

A moins de retards pouvant résulter des procès en expropriation, qui seront poursuivis avec la plus grande diligence, les tronçons de voies publiques prévus à l'article 2 seront exécutés dans le délai de deux ans à partir de la date à laquelle la Ville aura pu disposer de tous les immeubles nécessaires à l'établissement de ces tronçons. Ce délai sera porté à trois ans pour la partie de voie publique à créer entre le boulevard du Midi et la rue du Saint-Esprit.

ART. 4. — La Ville de Bruxelles expropriera pour compte de l'État belge quelques immeubles dont l'acquisition est nécessaire pour réaliser les travaux de voirie projetés en vue de la mise en valeur et du lotissement convenable des terrains à revendre.

Ces immeubles figurés par une teinte jaune sur le plan n° 1 ci-joint sont les suivants :

Rue du Marché-au-Bois, n° 10 ancien et 12, cadastrés 1331 L/ partie section 7.

Rue de la Putterie, n° 80 ancien, 84 ancien, cadastrés 1331 L/ partie 1328, section 7.

Rue de Loxum, n° 9, 11, 13, 15, cadastrés 1263 L-K et 1264b, section 7.

Rue des Sables, n° 28, 30, 32, 34, 36, 38, cadastrés 1683a, 1684a, 1685a, 1687b, 1688a, section 6.

Impasse du Plombier, n° 1 et 5, cadastrés 1563a, 1681 Lm-n, section 6.

Rue du Marché-du-Parc, n° 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, cadastrés 1260f, 1553 L, 1553h, 1553d, 1553i, 1553k, 1553h, section 6.

ART. 5. — La Ville de Bruxelles exécutera tous les travaux d'aménagement de voirie à réaliser dans des con-

onverwijd het noodige te doen voor de ontruiming, in den kortst mogelijken termijn, van al de perceelen die op datum dezer mochten bezet zijn.

Behoudens vertragingen die kunnen voortspruiten uit processen voor onteigeningen, welke met den meesten spoed zullen doorgevoerd worden, moeten de bij artikel 2 voorziene deelen van openbare wegen uitgevoerd worden binnen een termijn van twee jaar, te rekenen van den datum dat de Stad over al de voor het aanleggen dezer deelen noodige gebouwen heeft kunnen beschikken. Deze termijn wordt op drie jaar gebracht voor het deel van den openbaren weg aan te leggen tusschen de Zuidlaan en de Heilige-Geeststraat.

ART. 4. — De Stad Brussel zal voor rekening van den Belgischen Staat de enkele gebouwen onteigenen waarvan de aankoop noodzakelijk is om de ontworpen wegeniswerken te verwezenlijken, met het oog op de productiefmaking en de behoorlijke verdeling in loten der weder te verkoopen gronden.

Deze gebouwen, geel getint op bijgaand plan n° 1 zijn de volgende :

Houtmarkt, n° 10 (oud) en 12, gekadastréerd 1331 L/ deel sectie 7.

Putterij, n° 80 (oud), 84 (oud), gekadastréerd 1331 L/ deel 1328, sectie 7.

Loxumstraat, n° 9, 11, 13, 15, gekadastréerd 1263 L-K en 1264b sectie 7.

Zandstraat, n° 28, 30, 32, 34, 36, 38, gekadastréerd 1683a, 1684a, 1685a, 1687b, 1688a, sectie 6.

Loodgietersgang, n° 1 en 5, gekadastréerd 1563a, 1681 Lm-n, sectie 6.

Warandemarkt, n° 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, gekadastréerd 1260f, 1553 L, 1553h, 1553d, 1553i, 1553k, 1553h, sectie 6.

ART. 5. — De Stad Brussel zal al de werken tot inrichting van de wegenis uitvoeren onder dezelfde voorwaarden

ditions analogues à celles des autres voies publiques de même nature et de même importance suivant le plan n° 1 susvisé, notamment les déblais, remblais, canivaux, égoûts, canalisations de gaz, d'électricité, eau, bouches d'incendie, pavage, revêtements, pose des appareils d'éclairage, ainsi que tous les travaux de raccordement quelconques à la voirie existante.

ART. 6. — Après lotissement, les immeubles et terrains non incorporés dans les voies publiques seront mis en vente par les soins de la Ville de Bruxelles.

Les prix et conditions de vente de ces immeubles et terrains seront fixés par une Commission composée de deux délégués choisis par l'État belge, représentant le Département des Chemins de fer et celui des Finances et de deux délégués désignés par la Ville de Bruxelles.

En cas de désaccord, le Président qui sera choisi parmi les délégués de l'État aura voix prépondérante.

Les délégués de l'État et de la Ville seront munis de pouvoirs nécessaires pour prendre des décisions définitives sauf ratification par l'État et l'Administration communale.

ART. 7. — Le remboursement des dépenses effectuées par la Ville pour l'établissement de la voirie, pour compte de l'État (voir art. 2), majoré de 5 % pour frais d'administration, se fera par l'État au fur et à mesure des décaissements, de façon que la Ville ne soit jamais à découvert de plus de 500,000 francs.

Un compte sera établi par la Ville, déterminant comme suit l'actif et le passif de l'État :

A l'actif seront portées toutes les recettes effectuées par la Ville provenant de la revente des immeubles et terrains,

als andere openbare wegen van denzelfden aard en dezelfde belangrijkheid volgens voormeld plan n° 1, inzonderheid : uitgravingen, aanvullingen, sleuven, riolen, gas- en electriciteitsleidingen, waterwerken, brandweermondingen, bestrating, bekleedingen, plaatsen van verlichtingstoestellen, alsmede al de werken tot verbinding met de bestaande wegenis.

ART. 6. — Na verdeeling in loten worden de gebouwen en gronden, welke door de openbare wegen niet zijn ingenomen, door de zorgen der Stad Brussel te koop gesteld.

De verkoopprijzen en voorwaarden van deze gebouwen en gronden worden vastgesteld door eene Commissie bestaande uit twee afgevaardigden van den Belgischen Staat vertegenwoordigende het Departement van Spoorwegen en dat van Financiën en twee afgevaardigden van de Stad Brussel.

In geval van geschil heeft de tusschen de afgevaardigden van den Staat te kiezen. Voorzitter overwegende stem.

De afgevaardigden van den Staat en van de Stad hebben de noodige macht om eindbeslissingen te nemen, behoudens goedkeuring door den Staat en het gemeentebestuur.

ART. 7. — De terugbetaling der uitgaven voor het aanleggen van de wegenis gedaan door de Stad Brussel voor Staatsrekening (zie art. 2) vermeerderd met 5 t. h. voor bestuurlijke kosten, geschiedt door den Staat, naar gelang van de uitbetalingen, derwijze dat de Stad nooit van meer dan 500,000 frank ongedekt weze.

De Stad maakt eene rekening op, tot vaststelling van het actief en het passief van den Staat :

Op het actief worden gebracht : al de door de Stad gedane ontvangsten voortkomende van den wederverkoop van de

de la vente de matériaux de démolition ainsi que des locations.

Au passif de ce compte seront portées les dépenses de toute nature effectuées pour compte de l'État (art. 2a) par la Ville de Bruxelles pour la démolition des ouvrages établis par l'État, pour les indemnités d'expropriation éventuelle et tous autres frais accessoires.

Des sommes ainsi inscrites à l'actif et au passif porteront, à partir du jour de leur encaissement ou de leur décaissement, un intérêt égal à celui fixé par la Banque Nationale, augmenté des commissions éventuelles qui seraient exigées de la Ville pour ses emprunts temporaires.

L'excédent de l'actif sur le passif reviendra à l'État.

La Ville versera au Trésor public les sommes revenant à l'État en exécution de la présente convention, de façon à ne jamais détenir plus de 500,000 francs.

ART. 8. — L'État reconnaît que l'allocation de 500,000 francs versée au Trésor par la Société anonyme des Tramways Bruxellois et liquidée par l'État au nom de la Ville, reste définitivement acquise à celle-ci.

ART. 9. — En vue de sauvegarder le panorama de Bruxelles, les terrains à revendre ou à utiliser par la Ville situés dans la zone teintée en jaune au plan n° 2 annexé à la présente convention, compris entre deux rayons visuels partant de l'œil d'un spectateur à la côte 50^m60 aux angles des rues Royale et de la Bibliothèque, seront grevés de la servitude de non bâtir au delà d'une hauteur marquée par des chiffres encadrés et imprimés en rouge sur le plan susdit. Ces chiffres indiquent le point culminant que peuvent atteindre les

gebouwen en gronden, van den verkoop der bouwstoffen van afbraak en van de huurgelden.

Op het passief van deze rekening worden gebracht : de uitgaven van allen aard, gedaan voor Staatsrekening (art. 2a) door de Stad Brussel voor het afbreken van de door den Staat opgerichte werken, voor de mogelijke vergoedingen voor onteigening en alle andere bijhorige kosten.

De aldus op het actief of passief gebrachte sommen brengen te rekenen van den dag der inning of der nitbetaling een interest op, gelijk aan dien vastgesteld door de Nationale Bank, vermeerderd met de mogelijke commissie loonen, die van de Stad voor hare tijdelijke leeningen geëischt worden.

Het meerder bedrag van het actief tegenover het passief komt ten goede aan den Staat.

De Stad stort in de openbare Schatkist de sommen die in uitvoering van deze overeenkomst den Staat toekomen, derwijze dat zij nooit meer van 500,000 frank in haar bezit heeft.

ART. 8. — De Staat erkent dat de toekenning van 500,000 frank door de « Société anonyme des Tramways Bruxellois » in de Schatkist gestort, en door den Staat op naam van de Stad uitgekeerd, door deze voorgoed verworven is.

ART. 9. — Om het panorama van Brussel te vrijwaren, worden de te verkoopen of door de Stad te gebruiken gronden, gelegen in het gedeelte geel getint op het plan n° 2 dat bij deze overeenkomst is gevoegd, en begrepen tusschen twee gezichtslijnen uitgaande van het oog van een toeschouwer staande op het peil 50^m60 aan de hoeken der Koningstraat en der Bibliotheekstraat, met de erfdienstbaarheid bezwaard, niet hooger te bouwen dan is opgegeven op voormeld plan door omrande rood gedrukte cijfers. Deze cijfers geven het

toitures et le couronnement des cheminées.

Les constructions à élever dans les zones teintées en vert sur le même plan ne pourront dépasser, toitures et couronnements de cheminées compris, la hauteur déterminée par un plan incliné passant, d'une part, par l'œil d'un spectateur placé sur le trottoir longeant le Palais Royal, dans l'axe de celui-ci, à la cote 63^m64 et, d'autre part, par les parties supérieures des façades est de la rue Ravenstein et sud de la rue de la Bibliothèque.

Les constructions à élever sur les terrains qui appartiennent ou appartiendraient à l'État ou à la Ville de Bruxelles, entre les rues Royale et Ravenstein et limités au nord par la rue de la Bibliothèque, ne pourront, toitures et couronnements de cheminées compris, dépasser en aucun point le niveau de l'arête supérieur de la partie pleine du soubassement de la balustrade bordant la rue Royale, le long de la propriété Errera.

Les prescriptions des trois paragraphes précédents sont complétées par les indications portées sur les profils n° 3, 4 et 5 également ci-annexés.

Seront grevés de la servitude de ne point bâtir au delà d'une hauteur maxima les terrains qui appartiennent ou appartiendraient à l'État ou à la Ville dans une zone teintée en gris de 25 mètres de largeur délimitée, ainsi que l'indique le plan n° 2, vers l'est par le tracé d'un plan vertical partant de l'angle supérieur de la Montagne-de-la-Cour (orfèvrerie Altenloh) et passant par la ligne de démarcation des anciennes façades des maisons rue de la Madeleine n° 70-72, vers l'ouest par une ligne suivant l'alignement actuel des constructions jusqu'à la rencontre de la parallèle à la ligne limitant la zone de servitude à l'est et figurée au

hoogste punt op dat de daken en de kroonstukken der schoorsteenen mogen bereiken.

De gebouwen, op te trekken in de op hetzelfde plan groen getinte gedeelten mogen, daken en kroonstukken der schoorsteenen inbegrepen, de hoogte niet te boven gaan, bepaald door een schuin vlak, gaande eenzijdig door het oog van een toeschouwer staande op het gaanpad langsheen het Koninklijk Paleis in de aslijn daarvan op het peil 63^m64 en anderzijds door de bovendeelen van de oostergevels van de Ravensteinstraat en de zuidergevels van de Bibliotheekstraat.

De gebouwen, op te trekken op de gronden die aan den Staat of de Stad Brussel toebehooren of mochten toebehooren tusschen de Koningstraat en de Ravensteinstraat en ten noorden begrensd door de Bibliotheekstraat, mogen daken en kroonstukken der schoorsteenen inbegrepen, op geen enkel punt de hoogte te boven gaan van den bovenrand van het volle deel der voeting van de borstwering der Koningstraat langsheen den eigendom Errera.

De voorschriften van de drie voorgaande paragrafen worden aangevuld door de aanwijzingen van de eveneens bijgaande profielen n° 3, 4 en 5.

Worden bezwaard met de erfdienstbaarheid niet te bouwen boven eene maxima-hoogte, de gronden die aan den Staat of aan de Stad toebehooren of mochten toebehooren in een grijs getint gedeelte, 25 meter breed, begrensd: zooals aangewezen op plan n° 2, ten oosten door een loodrecht vlak, uitgaande van den bovenhoek van den Berg van 't Hof (goudsmederij Altenloh) over de afbakeningslijn van de oude gevels der huizen Magdalenastraat, n° 70-72, ten westen door eene lijn loopende langsheen de huidige rooilijn der gebouwen tot aan de samenkomst met de parallel, die het gedeelte van erfdienstbaarheid ten oosten begrenst en

plan par les lettres *f, g, h, i, j, k, l*, et ensuite par cette parallèle.

Sur le plan n° 2 sont marquées, par des chiffres encadrés et imprimés en rouge, les hauteurs maxima à observer, lesquelles correspondent aux points culminants des toitures et des couronnements des cheminées à ériger.

La Ville interdit d'apporter ou de laisser apporter à l'avenir aucune modification à la tourelle à l'angle nord des rues de la Bibliothèque et Ravenstein, ainsi qu'au pan coupé de l'angle sud prévu au plan approuvé par l'arrêté royal du 7 novembre 1903, qui sera établi sur une longueur de 5 mètres.

Les servitudes dont il est fait mention ci-dessus seront établies au profit des immeubles constitués par la place Royale, la rue Royale, le Parc, la place des Palais, le palais du Roi et de toutes les propriétés qui pourront en jouir.

En ce qui concerne la sauvegarde du panorama que l'on découvre de la place du Congrès, l'État et la ville se mettront d'accord sur les hauteurs maxima que pourront atteindre les constructions à édifier sur les terrains à revendre dans la zone comprise entre la rue des Comédiens et la rue de Schaerbeek.

Ces servitudes seront stipulées dans les actes d'aliénation consentis par la Ville.

ART. 10. — Au cas où, par suite de l'abandon des travaux de la Jonction et de la gare centrale, des réclamations ou revendications seraient élevées par les propriétaires des immeubles acquis ou expropriés ou par tous autres tiers, l'État garantira la Ville contre toutes les suites directes ou indirectes pouvant résulter de semblables actions.

op het plan aangewezen is door de letters *f, g, h, i, j, k, l*, en vervolgens door deze parallel.

De in acht te nemen maxima-hoogten die overeenkomen met de hoogste punten van de op te richten daken en kroonstukken van schoorsteenen zijn op plan n° 2 aangewezen door omrande rood gedrukte cijfers.

De Stad verbiedt eenige wijziging aan te brengen of in de toekomst te laten aanbrengen aan het torentje aan den noorderhoek der Bibliotheekstraat en Ravensteinstraat, alsmede aan den gebroken hoek van den zuiderhoek, voorzien op het plan, goedgekeurd bij het Koninklijk besluit van 7 November 1903, en die over een lengte van 5 meter zal worden gemaakt.

De voormelde erfdienstbaarheden worden gelegd ten bate van de onroerende goederen gevormd door de Koninklijke Plaats, Koningstraat, Warande, Paleizenplaats, Koninklijk Paleis en al de eigendommen die er kunnen van genieten.

Wat het behoud van het panorama betreft, dat men heeft van op de Congresplaats, moeten de Staat en de Stad zich verstaan over de maxima-hoogten, welke de gebouwen zullen mogen bereiken, op te trekken op de te verkoopen gronden binnen het gedeelte begrepen tusschen de Komediëntenstraat en den Schaerbeekschen weg.

Die erfdienstbaarheden worden vermeld in de door de Stad verleende akten van overdracht.

ART. 10. — Ingeval, naar aanleiding van het afzien van de werken der Verbinding en der Centraalstatie, door de eigenaars der aangekochte en onteigende onroerende goederen of door elke andere derden klachten of eischen mochten geopperd worden, zal de Staat de Stad vrijwaren tegen alle rechtstreeksche of onrechtstreeksche gevolgen die uit dergelijke vorderingen kunnen ontstaan.

ART. 11. — Seront classées dans la voirie urbaine, dès l'approbation de la présente convention : les rues de la Madeleine, Montagne de la Cour, Coudenberg, de Loxum, des Paroissiens, la partie de la place Sainte-Gudule comprise entre les rues des Paroissiens et du Treurenberg et la rue du Treurenberg.

Les rues nouvelles prévues à l'article 2 de la présente convention seront également classées dans la voirie urbaine.

ART. 12. — La présente convention met fin aux conventions visées à l'article premier ainsi qu'à tous les comptes existants entre l'État et la Ville par l'application des articles 4 et suivants de la convention du 7 avril 1903.

ART. 13. — Les frais des présentes sont à charge de l'État.

Fait en quadruple expédition à Bruxelles, le 1926.

Le Collège des Bourgmestre et Échevins,

PAR LE COLLÈGE :

Le Secrétaire communal,

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,*

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,*

*Le Ministre des Finances
et des Colonies,*

ART. 11. — Worden, van de goedkeuring dezer overeenkomst af, in de stadswegenis ingedeeld : de Magdalenastraat, Berg van 't Hof, Coudenberg, Loxumstraat, Parochiaanstraat, het gedeelte van het Sinter-Goedeleplein tusschen de Parochiaanstraat en den Treurenberg, en de Treurenbergstraat.

De in artikel 2 van deze overeenkomst voorziene nieuwe straten worden insgelijks in de stadswegenis ingedeeld.

ART. 12. — Deze overeenkomst stelt een einde aan de overeenkomsten bedoeld in artikel één, alsmede aan al de rekeningen die, bij toepassing van artikel 4 en volgende van de overeenkomst van 7 April 1903, tusschen den Staat en de Stad bestaan.

ART. 13. — De onkosten van dezen zijn ten laste van den Staat.

Gedaan in vierdubbel te Brussel, den 1926.

*Het College van Burgemeester
en Schepenen,*

OP BEVEL VAN HET COLLEGE :

De Gemeentesecretaris,

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafien,
Telefonen en Luchtvaart,*

*De Minister van Landbouw
en Openbare Werken,*

*De Minister van Financiën
en Koloniën,*

ART. 3.

Les anciens propriétaires des terrains acquis sur les territoires de Bruxelles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Saint-Gilles, Anderlecht et Forest, en vue soit de l'exécution de la Jonction Nord-Midi, soit de l'aménagement des gares ou de leurs extensions, soit encore de la suppression des passages à niveau, ne seront pas admis à exercer le droit de rétrocession prévu à l'article 23 de la loi du 17 avril 1835.

Pour la détermination de la valeur vénale des immeubles à exproprier en vertu de la convention reprise à l'article 2 il ne pourra être tenu compte au profit des propriétaires, d'aucune cause de plus value résultant du vote de la présente loi et de l'approbation de la convention visée.

Donné à Bruxelles, le 14 juin 1926.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marines, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,*

ART. 3.

Aan de vroegere eigenaars der gronden, op het gebied van Brussel, Sint-Joost-ten-Noode, Schaerbeek, Sint-Gillis, Anderlecht en Vorst aangekocht, hetzij voor de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding, hetzij voor de inrichting der statiën of dezer uitbreidingen, hetzij nog voor het tenietdoen van de overwegen, wordt niet toegelaten het bij artikel 23 van de wet van 17 April 1835 voorziene recht van wederafstand uit te oefenen.

Voor de bepaling van de verkoopwaarde der onroerende goederen te onteigenen in uitvoering van de bij artikel 2 vermelde overeenkomst, mag ten bate van de eigenaars geen rekening gehouden worden met eenige oorzaak van meerdere waarde voortvloeiende uit de stemming van deze wet en de goedkeuring van bedoelde overeenkomst.

Gegeven te Brussel, den 14ⁿ Juni 1926.

VAN 'S KONINGSWEGE :

*De Minister van Spoorwegen,
Zeevezen, Posterijen, Telegrafien,
Telefonen en Luchtvaart,*

ANSEELE.