

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1934-1935	N° 130		Zittingsjaar 1934-1935
N° 105 : PROJET DE LOI.	SEANCE du 12 avril 1935	VERGADERING van 12 April 1935	WETSONTWERP N° 105.

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. VAN HECKE.

MADAME, MESSIEURS,

La proposition soumise à vos délibérations revêt une importance capitale. Du sort que vous lui réserverez dépendra celui de la jonction Nord-Midi même. Cette proposition nous fut transmise par le Sénat qui l'adopta à une grande majorité, le 3 avril (2). Eu égard à l'importance du problème soulevé, on pourrait reprocher à la Commission spéciale de ne pas avoir pris le temps nécessaire pour en faire un examen approfondi. La question de la jonction Nord-Midi, tant controversée, est d'une telle ampleur, d'une telle complexité, qu'il faut l'avoir, en quelque sorte, suivie pas à pas, pour pouvoir se faire une opinion en toute connaissance de cause. Si, néanmoins, la procédure d'urgence a été préférée, c'est que la Chambre a estimé que le moment est venu de mettre fin à une situation humiliante et onéreuse, créée par l'interruption de travaux dont le projet avait été approuvé dans des conditions régulières.

(1) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée :

1° Des membres de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Navigation : MM. Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan ;

2° De six membres désignés par les sections : MM. Heyman, Koelman, Brunfaut, Van Hecke, Housiaux, Van Hoeck.

(2) 93 voix pour, 19 contre, 8 abstentions.

WETSONTWERP

tot instelling van de Nationale Maatschappij
voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN HECKE.

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het voorstel dat U ter bespreking voorgelegd wordt is van overwegend belang. Van het lot dat aan dit voorstel beschoren wordt zal dit van de Noord-Zuidverbinding zelf afhangen. Dit voorstel werd ons overgemaakt door den Senaat die, op 3 April, met een groote meerderheid aannam (2). Wegens de belangrijkheid van het vraagstuk, zou men er aan de bijzondere Commissie een verwijt kunnen van maken, dat zij niet de noodigen tijd gevonden heeft om het vraagstuk grondig te onderzoeken. Het vraagstuk van de Noord-Zuidverbinding is zoo omvangrijk, zoo ingewikkeld, dat men het, eenigszins, voet voor voet moet gevolg hebben om, met kennis van zaken, er over te kunnen oordeelen. Indien, evenwel, de voorkeur gegeven werd aan de spoedeisende behandeling, heeft de Kamer zulks gedaan omdat zij het oogenblik gekomen acht om een einde te maken aan een beschamenden en bezwarenden toestand

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit :

1° De leden van de Commissie voor de Spoorwegen, Posten, Telegrafie en Scheepvaart : de HH. Adam, Coussens, Delacollette, Dewonck, Geuens, Mayeur, Van Hecke, Vouloir. — Bouilly, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Renier, Samyn, Smets. — Briart, Marquet, Pierco. — Leuridan ;

2° De zes leden door de afdelingen aangeduid : de HH. Heyman, Koelman, Brunfaut, Van Hecke, Housiaux, Van Hoeck.

(2) 93 stemmen voor, 19 tegen, 8 onthoudingen.

Il faut dire aussi que la perspective de trouver dans l'achèvement de la jonction Nord-Midi un moyen de lutter contre le chômage a été pour beaucoup dans la volonté de prendre une décision avant les vacances de Pâques. Enfin, en adoptant cette attitude, la Chambre n'a-t-elle pas aussi voulu rendre hommage à l'auteur de la proposition, dont tous, les adversaires comme les partisans de la jonction, ont admiré le geste de renoncement à son mandat d'échevin de la ville de Bruxelles. Il a voulu montrer par là qu'il entendait poursuivre, en toute indépendance et avec le plus grand désintéressement, la réalisation d'une idée avec l'unique souci de l'intérêt général.

Ce n'est pas sans appréhension que j'ai accepté la lourde tâche de rapporteur de cette Commission spéciale. Le temps qui m'a été imparti pour faire la synthèse des arguments favorables et hostiles à la jonction s'est trouvé manifestement insuffisant. L'exposé succinct de l'aspect technique de la question se résumera forcément à quelques faits et considérations qui ont suffi à former ma conviction et que je vous livre avec l'espoir de vous la faire partager.

..

La jonction Nord-Midi donne-t-elle la solution du problème ferroviaire qui intéresse l'agglomération bruxelloise et le pays tout entier ?

Dans l'affirmative, le projet de la jonction a-t-il été suffisamment étudié et mis au point pour permettre de passer à son exécution immédiate ?

L'exécution de ce travail, dans les conditions prévues par la proposition de loi, n'entraînera-t-elle pas le pays dans une nouvelle aventure, soit en raison des dangers qu'elle comporte, soit en raison de charges financières trop lourdes pour notre budget ?

Enfin, cette entreprise apporte-t-elle une contribution réelle à la lutte contre le chômage ?

Telles sont les questions, croyons-nous, auxquelles se rattachent les divers éléments qui appellent notre attention et à l'étude desquelles la Commission spéciale a consacré deux séances.

I.

But de la jonction Nord-Midi : Ses caractéristiques.

Le développement surprenant que connaissent, à peine nés, les transports par voie ferrée mit les administrations des chemins de fer aux prises avec le problème compliqué de l'insuffisance des gares. Ce furent surtout les gares à rebroussement, dont la capacité d'utilisation effective était affectée par les mouvements en sens contraire et par les manœuvres encombrantes que réclame le service des trains pour réaliser des conditions convenables de sécurité. De plus, les gares à rebroussement, par les solutions de continuité qu'elles créent entre des groupes de lignes, présen-

telles qu'elles créent entre des groupes de lignes, présentent une interruption de la continuité de la ligne.

Ongetwijfeld, het vooruitzicht, in de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding een middel te vinden om de werkloosheid te bestrijden heeft bij velen den doorslag gegeven om een beslissing te nemen vóór het Paaschreces. Ten slotte, heeft de Kamer, door deze houding aan te nemen, hulde willen brengen aan den indiener van het voorstel, die door af te zien van zijn mandaat van schepene der stad Brussel, de bewondering afgedwongen heeft van allen, tegen- zoowel als voorstanders van de verbinding. Hierdoor heeft deze willen aantoonen dat hij, in volkomen onafhankelijkheid en met de grootste belangloosheid, de verwezenlijking van een denkbeeld wilde nastreven, uitsluitend in het algemeen belang.

Niet zonder schroom, heb ik de zware taak van verslaggever dezer bijzondere Commissie op mij genomen. De tijd welke mij toebedeeld werd om de bewijisvoering pro et contra de verbinding samen te vatten was natuurlijk, ontoereikend. De beknopte uiteenzetting van de technische zijde van het vraagstuk zal, onvermijdelijk, slechts de feiten en overwegingen bevatten, welke volstaan hebben om mijn overtuiging te vormen; en ik leg ze U voor met de hoop dat ze ook op U overtuigend zullen werken.

..

Brengt de Noord-Zuidverbinding de oplossing van het spoorwegvraagstuk dat de Brusselsche agglomeratie en gansch het land aanbelangt ?

Werd het ontwerp, in het bevestigend geval, voldoende bestudeerd en uitgewerkt om tot zijn onmiddellijke uitvoering te kunnen overgaan ?

Zal de uitvoering van dit werk, in de voorwaarden voorzien bij het wetsvoorstel, het land niet meê sleuren in een nieuw avontuur, hetzij wegens de gevaren, welke er in besloten liggen, hetzij wegens de al te zware lasten voor onze begroting ?

Zal deze onderneming, ten slotte, werkelijk bijdragen tot bestrijding van de werkloosheid ?

Deze vragen geven, naar onze meening, de verschillende punten weer waarop onze aandacht moet gevestigd zijn en waaraan de bijzondere Commissie twee vergaderingen gewijd heeft.

I.

Doel van Noord-Zuidverbinding : Hare kenmerken.

De wondere vlucht welke, nauwelijks geboren, de vervoerdiensten per spoor hebben genomen, stelde het bestuur der spoorwegen tegenover het ingewikkeld probleem van de onvoldoendheid der stations. Het waren vooral de kopstations, waarvan het werkelijk nuttig vermogen was aangetast door de bewegingen in omgekeerden zin, alsmede door de belemmerde bewerkingen welke vereischt worden door den dienst der treinen, om behoorlijke veiligheidsvoorwaarden te verzekeren. Meer nog : de kopstations, door de gapingen welke tuschen de lijngroepen worden

tent le grave défaut de rompre l'unité et la continuité qui sont indispensables à l'exploitation rationnelle d'un réseau ferroviaire.

Bruxelles et son agglomération, avec les gares du Nord et du Midi, distantes de 3 kilomètres, ne pouvaient échapper à la rançon du progrès formidable de leur trafic. Mais, de bonne heure, l'administration belge se préoccupa de cette question vitale, et, il convient de lui rendre cet hommage, qu'elle étudia la question avec une compétence et une indépendance d'esprit à tous points dignes d'éloges.

L'histoire de ces études, qui, dès l'origine, furent dominées par la préoccupation de dégager de toutes les solutions envisagées, celle qui concilierait le mieux tous les intérêts en cause et sauvegarderait l'avenir, s'échelonne sur plus de trois quarts de siècle. Elle comprend deux phases : la première au cours de laquelle fut élaborée et commencée l'exécution du projet de la jonction Nord-Midi; elle va jusqu'en 1922, année durant laquelle le Gouvernement en fonction en proposa l'abandon; la seconde est celle de l'interruption des travaux et des tentatives nombreuses faites en vue de permettre leur achèvement. Votre vote y mettra fin et inaugurera la dernière phase : celle de l'achèvement immédiat ou de l'abandon définitif des travaux.

C'est à l'occasion du débat sur le projet d'abandon déposé par le Gouvernement le 12 juillet 1922 que l'histoire de la première phase fut écrite par un des membres les plus éminents que cette assemblée a connu : feu G. Helleputte, Ministre d'Etat et ancien Ministre des Chemins de fer, que sa compétence universellement reconnue en matière de transports avait appelé à la présidence permanente des Congrès Internationaux de navigation. Cette histoire fait l'objet du document parlementaire n° 266 (Annexe), Session de 1923-24 (2° supplément) : note de la minorité de la section centrale. C'est un volume de 182 pages qui permet de suivre pas à pas, aussi bien le travail des commissions techniques qui s'occupèrent du problème de l'amélioration des gares de l'agglomération bruxelloise que celui du Parlement qui consacra à cette question de nombreuses séances.

♦♦

Les arguments des adversaires de la jonction Nord-Midi sont d'ordre : a) esthétique, b) technique, c) financier.

Mais avant d'en aborder l'exposé et la réfutation, nous voudrions analyser brièvement la solution proposée en 1922, qui devait remplacer la jonction directe.

Chose étrange, la solution de 1922 n'est autre qu'une de celles condamnées par l'unanimité des membres des trois grandes Commissions techniques : l'aménagement des gares du Nord et du Midi, c'est-à-dire le maintien des gares à rebroussement.

Il n'est pas sans intérêt de constater que la gare du

verwekt, bieden het groot gebrek van de eenheid en den samenhang te verbreken, die onontbeerlijk zijn voor de redematige exploitatie van een spoorwegnet.

Brussel en zijn agglomeratie, met de Noord- en Zuidstations die op 3 km. van elkaar zijn gelegen, konden niet ontsnappen aan de vereischten van den overgrooten vooruitgang welke hun vervoerbeweging heeft gemaakt. Tijdig, nochtans, heeft het Belgisch bestuur zich met die levensquaestie bezig gehouden en, het moet te zijner eere worden gezegd, heeft het de quaestie bestudeerd met een bevoegdheid en een onafhankelijkheid van geest die niet genoeg kunnen geprezen worden.

De geschiedenis van die studies — welke, van den beginne af aan, beheerscht werden door de bezorgdheid van uit al de overwogen oplossingen, diegene te lichten, welke op de beste wijze, al de betrokkene belangen zou overeenbrengen en de toekomst vrijwaren — strekt zich nit over meer dan drie kwart eeuw. Zij omvat twee gedeelten : het eerste, tijdens hetwelk de uitvoering van het ontwerp der Noord-Zuidverbinding werd opgemaakt en aangevangen; het gaat tot 1922, in welk jaar de toenmalige Regeering voorstelde er van af te zien; het tweede is de onderbreking van de werken en de herhaalde pogingen die werden gedaan om de voltooiing te bekomen. Daaraan zal uwe stemming een einde maken en het laatste gedeelte inluiden : dat van de onverwijldte afwerking of van het voorgoed veroordeelen der werken.

Bij gelegenheid van het debat van het ontwerp van verlaten, door de Regeering ingediend op 12 Juli 1932, werd de geschiedenis van het eerste gedeelte geschreven door een der meest eminente leden welke deze Vergadering heeft gekend : wijlen G. Helleputte, Minister van Staat en gewezen Minister van Spoorwegen, die, door zijn algemeen erkende bevoegdheid ter zake van vervoer, als bestendig voorzitter werd verkozen van de Internationale Congressen van Zeevaart. Die geschiedenis kan men herlezen in het *Parlementaire stuk*, n° 266 (Bijlage), zittingsjaar 1923-1924 (2° toevoegsel) : Minderheidsnota van de Middenafdeeling. Het is een boek van 182 bladzijden, dat toelaat zoowel het werk der technische commissiën, stap voor stap, te volgen, welke zich bezig hielden met het probleem der latere inrichting van de stations der Brusselsche agglomeratie, — als dat van het Parlement waar die quaestie, in talrijke vergaderingen, behandeld werd.

♦♦

De bewijsvooreringen van de tegenstrevers der Noord-Zuidverbinding betreffen : a) de aesthetiek; b) de techniek; c) de finacie.

Alvorens de uiteenzetting en de wederlegging er van aan te vatten, zouden wij de in 1922 voorgestelde oplossing in 't kort wenschen te ontfleden, welke de rechtstreeksche verbinding moest vervangen.

Heel aardig is het, dat de oplossing van 1922 geen andere is dan een van die welke, door de leden der drie groote technische commissies, eenparig werd veroordeeld : inrichting van de Noord- en Zuidstation, te weten : het behoud der kopstations.

Het is niet zonder belang vast te stellen dat het Noord-

Nord et surtout celle du Midi ont été fortement améliorées par des travaux pratiques et peu coûteux. Mais ces deux gares n'en restent pas moins frappées d'un défaut que pour notre part, nous estimons capital : les voies qui aboutissent à ces deux gares sont au niveau des rues et ainsi l'agglomération bruxelloise reste coupée en deux par de véritables barrages. Quelque perfectionnée que puisse être une gare à rebroussement, personne ne contesterait non plus qu'une gare de passage ne lui soit préférable.

L'exposé des motifs du projet de loi de 1922 affirmait également la possibilité d'obtenir les avantages de la soudure, sans la jonction directe Nord-Midi. Parmi les moyens envisagés, citons : organisation de trains entre Anvers et Charleroi, soit par la ligne du Luxembourg, soit par la ligne à créer Schaerbeek-Hal, l'établissement de la ceinture Ouest à quatre voies, deux pour le service des voyageurs, deux pour le service des marchandises, en vue de la création, sur la ceinture Ouest, d'un service intensif à départ fréquent de trains de voyageurs s'arrêtant aux diverses haltes sur cette ceinture. On laissait espérer en outre un vrai service de trains métropolitains circulant sur la ceinture Est-Ouest dont le cercle aurait été complété par un raccordement entre la gare du Quartier-Léopold et la gare de Bruxelles-Midi.

Qu'est-il advenu de ce programme ? La ligne de Schaerbeek-Hal qui draine le trafic du bassin industriel Sud vers le port d'Anvers n'est qu'à double voie. Elle ne suffit pas pour assurer un service normal des voyageurs.

Les ceintures, loin d'assurer un service de trains métropolitains, apparaissent comme mortes. (Voir pl. III, plan du réseau ferré aux abords de l'agglomération bruxelloise.)

Sur celle du Quartier-Léopold au Nord ne circulent que des trains internationaux et quelques directs; toutes les haltes intermédiaires ont été supprimées. Et quant à la ceinture Ouest : Schaerbeek-Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Midi, encore une fois la plupart des gares ont été supprimées. Elle ne sert qu'aux trains internationaux, à quelques trains directs et à quelques trains ouvriers.

Aujourd'hui, malgré la ceinture, les ouvriers du bassin Sud n'ont pas accès au Nord. Lors de l'exposition d'Anvers, on amenait en autocar dans cette ville les ouvriers de la région de Hal.

La solution recherchée ne peut pas être trouvée dans les ceintures périphériques. L'intérêt du voyageur est de pénétrer au cœur de l'agglomération et d'y trouver toutes les facilités de rayonner soit à pied, soit en tramways. Ce résultat ne peut être obtenu que par une soudure directe, réalisée par le tracé prévu pour la jonction Nord-Midi à compléter ultérieurement par l'embranchement de la gare du Quartier-Léopold à la halle centrale. Cette solution est d'ailleurs celle qui s'harmonise le mieux avec l'électrification graduelle de notre réseau, d'après un système radial préconisé par M. Wauquez et qu'il appelle le « Métropolitain électrique de Belgique ».

station en vooral het Zuidstation aanzienlijk werden verbeterd door doelmatige en weinig kostende werken. Doch beide stations blijven niettemin hun gebrek behouden dat wij, wat ons betreft, voor een hoofdgebrek houden :

De sporen welke in beide stations uitloopen liggen op de straathoogte en, alzoo, blijft de Brusselsche agglomeratie door ware versperingen in tweeën gesneden. Hoezeer ook een kopstation verbeterd werd, zal toch niemand ontkennen dat een doorgangstation niet te verkiezen is.

De Memorie van Toelichting van het wetsontwerp van 1922 beweerde insgelijks dat het mogelijk was : de verbindingsvoordeelingen te bekomen, zonder de rechtstreekse Noord-Zuidverbinding.

Onder de in uitzicht gestelde middelen, vermelden wij : het inleggen van treinen tusschen Antwerpen en Charleroi, hetzij over de lijnen van Luxemburg, hetzij over de tusschen Schaarbeek en Hal aan te leggen lijn, het maken van de Wester-ringbaan met vier sporen, waarvan twee voor den dienst der reizigers en twee voor de goederen, dit met het oog om, op de Wester-ringbaan, een intensieven dienst met veelvuldig vertrek van reizigerstreinen in te richten, welke aan al de halten op die ringbaan zouden stilhouden. Men liet, daarenboven, verhoppen het inleggen van echte metrotreinen op de Oost-Westelijke Ringbaan, waarvan den kringloop zou aangevuld worden zijn door een aansluiting tusschen het Station-Leopoldwijk en het Station Brussel-Zuid.

Wat is met dit programma gebeurd ? De lijn Schaerbeek-Hal welke de vervoerbeweging van het Zuidelijk industrieel gebied naar de Antwerpsche haven richt, bezit slechts een dubbel spoor. Zij volstaat niet om een normalen reizigersdienst in te richten.

Verre van een dienst van metrotreinen te verzekeren, komt de ringbaan voor als dood spoor. (Zie plaat III, plan van het spoornet in de omgeving van de Brusselsche agglomeratie.)

Op die van de Leopoldswijk-Noord, loopen slechts internationale en eenige doorlopende treinen; al de tusschengelegene stilstanden werden afgeschaft.

En wat de ringbaan West-Schaerbeek, Brussel-West, Brussel-Zuid betreft, werden nogmaals de meeste stilstanden afgeschaft. Zij dient alleen voor de internationale lijnen, voor eenige rechtstreeksche treinen en voor eenige werkliedentreinen.

Heden ten dage, ondanks de ringbaan, hebben de werklieden van het Zuiden gebied geen toegang tot de Noordstation. Tijdens de Tentoonstelling van Antwerpen, werden de werklieden uit de streek van Halle aldaar per autocar aangevoerd.

De gezochte oplossing kan niet in buitengelegen ringbanen worden gezocht. Het belang van den reiziger is van in 't hart der agglomeratie te kunnen doordringen en aldaar al de gemakken te vinden om, hetzij te voet, hetzij per tram zich overal te begeven, naar hij moet zijn.

Die uitslag kan slechts worden bereikt door een rechtstreeksche aansluiting, bewerkstelligd door het tracé dat voorzien is voor de Noord-Zuidverbinding, later te volledigen door de vertakking van het station-Leopoldswijk met de Middenhalte. Die oplossing is, trouwens, die welke zich best harmoniseert met de geleidelijke electrificering van ons net, volgens een radiaal stelsel dat door den heer

**

En dernière analyse, toutes les solutions envisagées rentrent dans une des trois catégories suivantes :

1° Agrandissement des gares du Nord et du Midi, à leur emplacement actuel;

2° Recul de la gare du Nord dans la direction de Schaerbeek et, même, substitution de la gare de Schaerbeek à la gare de Bruxelles-Nord;

3° Création d'une jonction directe ou indirecte entre les gares du Nord et du Midi.

Trois Commissions furent successivement chargées de cette étude en 1895, 1897 et 1901. Toutes aboutirent à l'adoption, à l'unanimité des membres, du projet dit de la jonction Nord-Midi, projet qui fut soumis aux Chambres par le Gouvernement. La réalisation en fut commencée avant la guerre, poursuivie après l'armistice et interrompue en 1922. Tant d'études et de dépenses n'ont abouti qu'à transformer le cœur de Bruxelles en « régions dévastées » et à orner la place de la Constitution d'un viaduc squelettique.

La jonction Nord-Midi, telle qu'elle sera réalisée au cas où vous adopteriez la proposition de loi du sénateur Waucquez, à part la transformation de la halte centrale en gare souterraine et une légère rectification du tracé à travers St-Josse, reproduit en tous points celle préconisée en 1901.

Les planches I et II annexées au présent rapport en indiquent le tracé.

Il comprend :

1° Au Nord un viaduc de 216 mètres partant de la façade latérale de Bruxelles-Nord, rue de Brabant;

2° Un tunnel en béton armé, de 1,948 mètres, commençant à hauteur de la rue Linnée, passant sous le Jardin botanique, les rues Pachéco, de Berlaimont, Collégiale et d'Or, pour aboutir à hauteur de l'église de la Chapelle.

Ce 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 qui comporte huit voies;

3° Un viaduc de 892 mètres, faisant suite au tunnel, pour aboutir à la façade de Bruxelles-Midi. Le gros œuvre de ce tronçon a été exécuté avant la guerre, de même que l'ossature métallique des ponts. Le développement total de ce tracé reliant la gare du Nord à celle du Midi est de 3,056 mètres;

4° Le relèvement des voies de Schaerbeek à Bruxelles-Nord et de Forest à Bruxelles-Midi, d'une hauteur moyenne de 5 m. 50.

Waucquez wordt voorgestaan en dat hij de « Electrische Metro van België » heet.

**

Alles wel overwogen, moeten al de voorgestelde oplossingen tot een der volgende drie categorieën worden teruggebracht :

1° Vergroting van de Noord- en Zuidstations, op hun huidige standplaats;

2° Achteruitbrengen van het Noordstation, in de richting van Schaerbeek en, zelfs, het Noordstation vervangen door het station van Schaerbeek;

3° het maken van een rechtstreeksche of onrechtstreeksche Verbinding tusschen Noord-en Zuid.

Drie Commissiën werden achtereenvolgens belast met die studies, in 1895, 1897 en 1901. Alle drie brachten het tot de aanneming, met eenparigheid der leden, van het ontwerp gezegd der Noord-Zuidverbinding, welk ontwerp door de Regeering aan de Kamers werd onderworpen. De verwezenlijking er van werd, vóór den oorlog, begonnen, na den wapenstilstand, voortgezet en, in 1922, onderbroken. Zooveel studies en uitgaven hebben alleen geleid tot het omvormen van het centrum van Brussel in een « verwoest gewest » en de Grondwetplaats met een knokelig viaductgeraamte versieren.

De Noord-Zuidverbinding, zooals zij zal gemaakt worden, in geval U het wetsvoorstel van Senator Waucquez aanneemt, is alleszins — bij uitzondering van de omvorming der Middenhalte tot ondergronds station en een lichte recht-trekking van het tracé dwars door de gemeente Sint-Joost, — die welke in 1901 werd voorgestaan.

Platen I en II, bij dit verslag gevoegd, geven dit tracé aan. Het omvat :

1. ten Noorden, een viaduct van 216 meter, vertrekkende van den zijgevel van het Noordstation, Brabantsiraat;

2. een tunnel in gewapend beton, van 1,948 meter, vertrekkende op de hoogte der Linnaeusstraat, onder den Kruidtuin, de Pachécostraat, de Berlaimontstraat, de Collégiale kerk en de Goudstraat, doorgaande om, ter hoogte der Kapelle-kerk uit te komen.

Die tunnel bestaat uit drie kokers welke, ieder, aan twee sporen doorgang verleen; zij wordt breder, aan de Putterij, om de ondergrondsche inrichtingen te ontvangen van de Middenhalte welke acht sporen heeft;

3. een viaduct van 892 meter, verlenging van de tunnel, die uitloopt aan den voorgevel van het Zuidstation. Het metselwerk van dit vak werd reeds vóór den oorlog uitgevoerd, alsmede het metalen getimmerte van de bruggen. De gezamenlijke ontwikkeling van dit tracé dat de Noord- en Zuidstations verbindt, is 3,056 meter;

4. het ophoogen van de sporen van Schaerbeek, te Brussel-Noord en van Vorst, te Brussel-Zuid, op gemiddeld 5.50 m. hoogte.

II.

**Exécution de la jonction Nord-Midi.
Objections, coût et durée des travaux.**

Voyons à présent, si la jonction Nord-Midi, comme l'affirment ses adversaires, s'oppose à l'esthétique et à l'urbanisation de l'agglomération ou présente des dangers d'exécution tels que l'abandon s'impose.

Seuls, les ouvrages qui s'offrent à la vue, les remblais et les viaducs, peuvent donner lieu à des critiques d'ordre esthétique et urbanistique. Leur exécution ne comporte, en effet, aucune difficulté, aucun danger du point de vue technique.

Toutes les objections procèdent d'un double malentendu :

Le premier : « d'après lequel ces remblais déprécieraient et écraseraient les immeubles proches ». Il en serait ainsi, si la hauteur de ces remblais était disproportionnée par rapport à celle des immeubles ou, ce qui revient au même, si la hauteur des remblais était excessive par rapport à la largeur des rues. Tel ne pourrait être le cas, le relèvement des voies de Schaerbeek à Bruxelles-Nord et de Forest à Bruxelles-Midi n'étant en moyenne que de 5 m. 50 et exceptionnellement de 7 mètres au droit des quais. D'autre part, les croquis de la planche IV permettent de s'en rendre compte aisément, les parties latérales de ces remblais peuvent être aménagées de manière à leur donner des façades de magasins attrayantes et vivantes. Aujourd'hui, ce ne sont, rues de Brabant et du Progrès, que des murs rébarbatifs et aveugles et, avenue Fonsny et rue de France, que vieilles palissades sordides.

Des remblais de ce genre existent à Anvers; les revêtements y présentent un caractère pittoresque et commercial parfaitement réussi. Citons aussi les magasins qui bordent l'avenue de la Toison d'Or, sous le jardin du Cercle Gaulois.

Le second malentendu dérive de l'opinion que les remblais constituent des barrages qui sont un obstacle au développement normal et à l'urbanisation des zones qu'ils traversent. C'est une profonde erreur. Pareils remblais sont devenus en quelque sorte une nécessité dans les villes, où, grâce à la possibilité de créer des passages sous voie au droit des rues transversales, ils offrent une solution aux difficultés inextricables de la circulation automobile.

D'ailleurs, ces remblais peuvent être évités en établissant les voies sur une infrastructure en colonnes laissant sur tout le développement l'espace libre pour le passage des tramways, autobus ou pour l'aménagement de magasins, de garages ou d'entrepôts.

Quant aux viaducs, dont la longueur est notoirement inférieure à celle existante pour des travaux du même genre,

II.

**Uitvoering van de Noord-Zuidverbinding.
Bezwaren, kosten en duur der werken.**

Laat ons thans eens nagaan, of de Noord-Zuidverbinding, zooals de tegenstrevers er van beweerden, indruischt tegen de esthetiek en de urbanisatie van de agglomeratie, of dat de uitvoering er van zulk gevaar zou opleveren, dat men er zou moeten van afzien.

Enkel en alleen de zichtbare werken, de ophoogingen en de viaducten, kunnen aanleiding geven tot kritiek van esthetischen of urbanischen aard. De uitvoering er van levert, inderdaad, geen enkele moeilijkheid noch gevaar op, in technisch opzicht.

Alle bezwaren berusten op een dubbel misverstand :

Het eerste, volgens hetwelk deze ophoogingen de waarde van de aanpalende gebouwen zouden doen verminderen en ze in de schaduw stellen. Dit ware het geval, moest de hoogte van die aanaardingen buiten verhouding zijn tot die van de gebouwen, of, hetgeen hiermede overeenstemt, moest de hoogte van de aanaardingen overdreven zijn met betrekking op de breedte der straten. Dit zou het geval niet kunnen zijn, daar de ophooging der spoorbanen van de lijnen Schaerbeek op Brussel-Noord, en Vorst op Brussel-Zuid, gemiddeld slechts 5 m. 50 bedraagt, en uitzonderlijk 7 meters rechts van de perrons. Anderzijds, zooals men zich gemakkelijk rekenschap kan geven door de schetsen van pl. IV, zouden de zijanten dier ophoogingen derwijze kunnen ingericht worden, dat zij verborgen zouden worden achter aantrekkelijke en kleurige winkelgevels. Thans zijn er, in de Brabantstraat, en in de Vooruitgangstraat, slechts terugstootende, blinde muren, en, langs de Fonsny-laan en de Frankrijkstraat, slechts oude vervuilde schuttingen.

Aanaardingen in dien aard, bestaan te Antwerpen; de bekleedsels er van leveren een goed geslaagd schilderachtig en handelsuitzicht op. Laat ons eveneens de magazijnen aanhalen die langs de Gulden-Vlieslaan staan, onder den tuin van den « Cercle Gaulois ».

Het tweede misverstand spruit hieruit voort, dat men steeds meent dat de ophoogingen afdammingen vormen voor de normale uitbreiding en de urbanisatie der strooken welke zij doorloopen. Dit is een zware vergissing. Zulke aanaardingen zijn, eenigszins, eene noodwendigheid geworden voor de steden, waar zij, dank zij de mogelijkheid doorgangen te maken onder de baan, rechts van de dwarsstraten, eene oplossing opleveren voor de onoverkomelijke moeilijkheden van het autoverkeer.

Trouwens, die aanaardingen kunnen worden van kant gelaten, door de sporen aan te leggen op een zuilenonderbouw, waardoor, op de geheele lengte, plaats zou blijven voor den doortocht van tramrijtuigen, autobussen of voor het aanleggen van magazijnen, autobergplaatsen en stapelplaatsen.

Wat de viaducs betreft, die merkkelijk korter zijn dan die welke voor werken van dien aard bestaan, inzonder-

comme à Berlin et à Paris, ceux-ci sont masqués en majeure partie dans les bâtisses environnantes. Les parties visibles, à la place de la Constitution notamment, se prêtent à des aménagements qui en permettront une bonne utilisation commerciale.

..

Toutes les discussions autour du projet de la jonction Nord-Midi sont restées jusqu'en 1929 purement théoriques, tout au moins en ce qui concerne le tunnel. Les adversaires du projet avaient ainsi pour eux un argument qui ne manquait pas d'impressionner le public : la peur des catastrophes que l'exécution d'un tunnel peut produire.

Dans la période qui va de 1929 jusqu'à ce jour, l'histoire de la jonction Nord-Midi fournit les éléments voulus pour examiner l'aspect de ce problème sous un angle plus positif. Ces éléments, nous les trouvons dans les études faites par ceux qui savent qu'ils porteraient la responsabilité de ce travail. Nous voulons parler de l'adjudication-concours ordonnée par M. Lippens, Ministre des Transports, le 30 juillet 1929.

Son objet était l'achèvement de la jonction Nord-Midi, celle-ci comportant non seulement la résolution des divers problèmes techniques qu'exigeait ce travail, mais également la remise d'un prix forfaitaire avec engagement en cas de commande. En somme, une adjudication réelle permettant de juger tant des possibilités d'exécution que du coût total des travaux, et de mettre ainsi une fois pour toutes au point les différentes hypothèses et polémiques auxquelles cette question donnait lieu, l'idée étant répandue que l'achèvement de ce travail était chose irréalisable.

Le concours comportait la construction d'un tunnel à trois pertuis permettant le passage de 6 voies de chemin de fer à écartement normal, entre la rue des Plantes et la rue des Brigittines, soit deux kilomètres et suivant 3 hypothèses : sans gare centrale, avec gare centrale et avec simple halte.

Plusieurs firmes de tout premier plan prirent part à l'adjudication. Citons parmi elles : La Société Belge des Bétons, Julius Berger et la Société Hochtief.

Le projet classé premier fut celui présenté par la Société Belge des Bétons. Le coût des travaux à cette époque s'élevait à :

165,566,770 francs, 1^{re} hypothèse (sans gare),

173,764,590 francs, 2^e hypothèse (simple halte),

186,834,170 francs, 3^e hypothèse (gare centrale).

L'entrepreneur prenait la responsabilité de l'exécution des travaux conformément à tous les plans d'ensemble et de détail joints à la soumission ainsi que la responsabilité décennale de l'architecte suivant les articles 1792 et

heid te Berlijn en te Parijs, zij worden grotendeels verborgen tusschen de omringende gebouwen. De zichtbare gedeelten, zooals op de Grondwetplaats, kunnen aangepast worden en zeer goed tot handelsdoeleinden worden aangewend.

..

Alle besprekingen omtrent het ontwerp van de Noord-Zuidverbinding zijn, tot in 1929, louter theoretisch gebleven, althans wat de tunnel aangaat. Aldus beschikten de tegenstanders van het ontwerp over een argument dat niet naliet een diepen indruk op het publiek te maken : de vrees voor de rampen welke door de aanlegging van een tunnel kunnen ontstaan.

Tijdens de periode van 1929 tot op heden, levert de geschiedenis van de Noord-Zuidverbinding de gewenschte gegevens om het uitzicht van dit vraagstuk uit een positiever oogpunt te beschouwen. Die gegevens vinden wij in de studies welke worden gemaakt door degenen die wel weten dat zij de verantwoordelijkheid van dit werk zouden moeten dragen. Wij willen spreken over den oproep tot inschrijving uitgeschreven door den heer Lippens, Minister van Verkeerswezen, op 30 Juli 1929.

Het doel er van, was de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding, welke, niet alleen, de oplossing behelsde van de verschillende technische vraagstukken door dit werk eischt, maar eveneens de inlevering van een forfaitairen prijs met verbintenis in geval van bestelling. Eigenlijk was dit dus eene werkelijke aanbesteding welke moest toelaten een oordeel te vellen, zoowel over de mogelijkheden van uitvoering als over den totalen prijs der werken, en aldus de verschillende stellingen en twistpunten oplossen waartoe dit vraagstuk aanleiding gaf, gezien, volgens de algemeen verspreide meening, de voltooiing van dit werk onuitvoerbaar was.

De wedstrijd ging over het aanleggen van een tunnel met drie openingen waardoor 6 spoorlijnen op normaalspoor zouden kunnen loopen, tusschen de Plantenstraat en de Brigittinenstraat, hetzij twee kilometer en volgens drie veronderstellingen : zonder centraal station, met centraal station en met eenvoudige halte.

Onderscheidene eersterangsfirma's namen deel aan de aanbesteding. Wij noemen slechts : La Société Belge des Bétons, Julius Berger en de Société Hochtief.

Het ontwerp dat eerst werd gerangschikt was dit van de Société Belge des Bétons. Op dat tijdstip bedroeg de prijs der werken :

165,566,770 frank : eerste veronderstelling (zonder station);

173,764,590 frank : tweede veronderstelling (eenvoudige halte);

186,834,170 frank : derde veronderstelling (centraal station).

De aannemer nam op zich de verantwoordelijkheid van de uitvoering der werken, overeenkomstig al de algemeene en detailplannen die bij de inschrijving gevoegd waren, evenals de tienjarige verantwoordelijkheid van den archi-

2770 du Code civil, cette responsabilité s'étendant aux dommages que pourrait éventuellement provoquer l'exécution des travaux aux immeubles ou installations de toute nature au-dessus du tunnel et dans toute la zone influencée à l'un ou l'autre titre par l'exécution et la mise en service du tunnel.

Le délai fixé par l'entrepreneur était de 33 mois et l'entrepreneur acceptait une amende de 1,000 francs par jour de retard sur les délais partiels ou totaux prévus dans son programme d'exécution. L'entrepreneur s'engageait à verser un cautionnement de 3,000,000 de francs et à contracter auprès de sociétés d'assurances sérieuses, une assurance pour couvrir toute responsabilité civile vis-à-vis des immeubles voisins.

Le nombre des plans joints à la soumission était de 47, plus toutes les autres pièces, métrés, devis estimatif, notes justificatives, etc., en un mot une étude absolument remarquable, qui ne laissait rien au hasard.

L'exécution proprement dite, d'après cette offre, ne comporterait aucune difficulté spéciale, la plupart des travaux se faisant à ciel ouvert, suivant des méthodes bien précises, développées dans la note descriptive.

Le rabattement de la nappe aquifère se faisait sur presque toute la longueur du chantier et afin de prévenir l'objection du danger pour les immeubles avoisinants, des procédés spéciaux étaient prévus pour que les terrains asséchés conservent leur état d'équilibre une fois les travaux terminés. Car le rabattement de la nappe aquifère, notamment par petits puits filtrants, n'a pas seulement pour objet de travailler à sec, mais aussi d'assainir le terrain, autrement dit d'augmenter la cohésion des terrains fluants et bouillants.

Quant à l'église Sainte-Gudule, elle se trouve à 80 mètres en dehors du tracé de l'ouvrage et ses fondations sont sensiblement au même niveau que le radier du tunnel.

Il a été fréquemment question des fumées et de l'aération du tunnel, pour laquelle le cahier des charges demandait des études complètes. Celles-ci, menées avec l'aide de spécialistes en la matière, ont été fournies par l'entrepreneur, et des experts consultés par le Gouvernement ont été d'accord pour reconnaître que l'aération prévue répondait entièrement aux conditions imposées.

Le problème a été résolu par des procédés qui ont été sanctionnés par la pratique courante dans les longs tunnels à charroi motorisé intense. C'est un procédé de l'espèce qui a été appliqué, avec plein succès, au tunnel pour véhicules sous l'Escaut.

Remarquons, du reste, que cette question perd de plus en plus de son intérêt, la traction électrique étant destinée à se généraliser et à remplacer, dans un certain délai, la traction à vapeur.

Des démolitions à faire ont été l'objet de vives discussions. Disons immédiatement que celles-ci ne feront que compléter celles que la Ville fait également lorsqu'il s'agit de travaux d'intérêt public. La majeure partie de ces démolitions est du reste chose faite et le restant ne consiste

lect, overeenkomstig de artikelen 1792 en 2770 van het Burgerlijk Wetboek, en deze verantwoordelijkheid omvatte ook de schade die gebeurlijk door de uitvoering der werken kon veroorzaakt worden aan de gebouwen en allerhande oprichtingen boven de tunnel en binnen gansch de strook die om de eene of andere reden beïnvloed zou worden door de uitvoering en ingebruikneming van den tunnel.

De aannemer vroeg een termijn van 33 maanden en aanvaardde een boete van 1,000 frank per dag vertraging op de gedeeltelijke of totale termijnen die voorzien werden in zijn uitvoeringsprogramma. De aannemer ging de verbintenis aan een borgsom te storten van 3 miljoen frank en bij ernstige verzekeringsmaatschappijen een verzekering aan te gaan tot dekking van elke burgerlijke verantwoordelijkheid jegens de nevenliggende gebouwen.

Bij de inschrijving waren 47 plans gevoegd, benevens al de overige stukken, metingen, begrootingsbestek, verantwoording, enz., kortom in alle opzichten een belangwekkende studie, die niets overliet aan het toeval.

De eigenlijke uitvoering, volgens dit aanbod, zou geen enkele bijzondere moeilijkheid meebrengen, daar de meeste werken in open lucht zouden plaats hebben, volgens goed bepaalde methodes die waren uiteengezet in de beschrijvende nota.

Het watervlak word over omtrent de gansche lengte van het werk neergedrukt en om de tegenwerking te voorkomen van gevaar voor de naburige gebouwen, werden bijzondere procédés voorzien opdat de leeggepompte terreinen hun evenwicht zouden behouden na voltooiing der werken. Want het neerdrücken van het watervlak, onder meer door kleine filtreer-putten, heeft niet alleen voor doel in 't droog te laten werken, doch ook het terrein droog te leggen, met andere woorden de cohesie te vergrooten der vloeiende en brokkelende terreinen.

Wat de Sint-Goedelekerk betreft, zij bevindt zich op 80 meter van den omtrek van het werk en haar fundamenteen zijn ongeveer op dezelfde hoogte als de fundeering van de tunnel.

Er werd dikwijls gesproken over rook en de verluchting van de tunnel, waarvoor het lastcohier volledige studies vroeg. Deze werden, met de hulp van specialisten op dat gebied, door den aannemer bezorgd, en door de Regearing geraadpleegde deskundigen waren het eens om te erkennen dat de voorziene verluchting heelemaal voldeed aan de opgelegde voorwaarden.

Het vraagstuk werd opgelost door procédés die bekrachtigd werden door dagelijksche toepassing in de lange tunnels voor druk motor-verkeer. Dergelijk procédé werd, met volledig succes toegepast in de tunnel voor rijtuigen onder de Schelde.

Merken wij overigens op dat dit vraagstuk meer en meer belang verliest, daar de electrische tractie gaat veralgemeend worden en binnen eenigen tijd de stoomtractie gaat vervangen.

Er werd hevig getwist over de sloopingën die moesten plaats hebben. Wij zullen onmiddellijk zeggen dat hierdoor deze welke de Stad insgelijks oplegt wanneer het werken betreft van openbaar nut, slechts zullen aangevuld worden. Het grootste gedeelte dezer sloopingën had trouwens reeds

plus qu'en vieilles bâtisses dont la disparition aura pour effet d'assainir des quartiers de la ville encore recouverts de taudis et de créer de nouvelles rues.

Quant à la circulation dans la ville, pendant l'exécution des travaux, celle-ci ne sera jamais sérieusement entravée. Il est du reste, à remarquer, que le tunnel ne traverse que quelques points à circulation intense, des nœuds, le restant étant quasi désert et que des précautions spéciales peuvent être prises pour qu'en ces endroits les travaux soient achevés dans le plus bref délai possible et sans que la circulation n'y soit interrompue, les travaux s'y faisant en sous-œuvre.

Durée du travaux.

Les prévisions du sénateur Waucquez, d'après lesquelles les travaux seraient terminés au bout de vingt-quatre mois, pèchent peut-être par excès d'optimisme. Mais tous les espoirs ne sont-ils pas permis lorsqu'on considère que la première section du Canal Albert qui comprend deux tranchées de 65 mètres dans le rocher et les deux tunnels sous l'Escaut ont été achevés dans la moitié du temps qui leur avait été dévolu par les administrations compétentes.

**

Faut-il conclure de ce qui précède que l'exécution du tunnel ne donnera pas lieu à des difficultés imprévues ou sous-évaluées par les auteurs du projet ? Tous ceux qui sont familiarisés avec les travaux hydrauliques ou travaux à exécuter dans des terrains aquifères, sont préparés à l'idée de complications pouvant surgir du chef de variations brusques dans la composition des terrains. Le sous-sol de Bruxelles peut réserver à ce point de vue des surprises; en certains endroits, des sables s'agglomèrent, en d'autres ils se décalcifient et la porosité qui en est la conséquence les rend éboulés. Certains sables argileux sont d'une retentivité extrême et rebelles à l'assèchement.

Mais les ressources de la technique se sont tellement accrues qu'il n'est plus d'exemple où l'ingénieur soit demeuré impuissant en présence des difficultés auxquelles il doit faire face, à condition que l'entrepreneur soit compétent, consciencieux et dispose d'un outillage et d'une organisation adéquats.

La tranchée d'Eygenbilsen, de 30 mètres de profondeur, dans des terrains argileux a été peut-être le travail hydraulique le plus hasardeux qui ait été effectué depuis très longtemps non seulement dans notre pays, mais même en dehors de notre pays. Et on est cependant venu au bout de toutes les difficultés.

III.

Problème financier de l'exécution de la jonction Nord-Midi.

La Commission spéciale a été unanimement d'avis pour demander que le titre proposé dans le projet soit « office » au lieu de société, parce que seul l'Etat constituera et sera

plaats en er blijven nog slechts oude gebouwen wier verdwijning sommige stadskwartieren zal gezond maken waar thans nog krotwoningen staan, en het trekken van nieuwe straten zal mogelijk maken.

Wat het verkeer in de Stad betreft, binst de uitvoering der werken, dit zal nooit ernstig gehinderd worden. Er dient trouwens te worden opgemerkt dat de tunnel slechts enkele punten doorkruist met druk verkeer, knoopen, terwijl al het overige omtrent verlaten is en dat bijzondere voorzorgen kunnen genomen worden opdat op deze plaatsen de werken binnen den kortst mogelijken tijd zouden voltooid zijn, zonder dat het verkeer zou onderbroken worden, daar de werken er onderop zouden plaats hebben.

Duur der werken.

De vooruitzichten van Senator Waucquez, volgens welke de werken binnen de vier en twintig maanden voltooid zouden zijn, zijn misschien wel wat al te optimistisch. Doch mag men niet alle hoop koesteren als men nagaat, dat de eerste sectie van het Albert Kanaal, welke twee gleuven van 65 meter doorheen de rotsen bevat, en de twee tunnels onder de Schelde voltooid werden op de helft van den tijd die hiervoor door de bevoegde besturen was gesteld.

**

Moet hiernit worden afgeleid, dat de uitvoering van de tunnel geen onvoorziene of door de ontwerpers onderschatte moeilijkheden zal opleveren ? Al wie vertrouwd zijn met waterwerken of werken uit te voeren in waterachtige gronden, weten op voorhand dat verwikkelingen zich kunnen voordoen ten gevolge van de plotselinge wijzigingen in de samenstelling der gronden. De Brusselsche ondergrond kan, in dit opzicht, verrassingen opleveren; op sommige plaatsen, kleeft het zavel aaneen, elders verkalkt het, en de porcusheid, welke er het gevolg van is, geeft aanleiding tot grondverschuivingen. Sommige leemgronden bieden uiterst veel weerstand en zijn moeilijk droog te leggen.

Doch de middelen waarover de techniek beschikt zijn zoo talrijk geworden, dat er zich geen geval meer voordoet waar de ingenieur machteloos zou staan tegenover moeilijkheden waaraan hij het hoofd heeft te bieden, onder voorwaarde dat de aannemer bevoegd zij, gewetensvol en tevens beschikke over eene aangepaste uitrusting van werktuigen en organisatie.

De gleuf te Eigen-Bilsen, van 30 meter diepte, in leemgrond, was wellicht het meest gewaagde waterwerk dat in langen tijd werd uitgevoerd, niet alleen in ons land, maar zelfs buiten onze grenzen. En nochtan werden alle moeilijkheden overwonnen.

III.

De financiële zijde van de uitvoering van de Noord-Zuidverbinding.

De bijzondere Commissie was eenparig de meening toegedaan dat de titel in het ontwerp voorgesteld, « dienst » zijn zou in plaats van maatschappij, daar alleen de

représenté dans l'organisme envisagé. Celui-ci n'est en somme qu'une personnalité juridique à laquelle l'Etat délègue ses pouvoirs en vue de la réalisation plus aisée et plus immédiate d'un but déterminé.

L'Office ne possède pas de capital propre mais dispose d'un actif consistant en terrains d'apport appartenant à l'Etat.

Avant la guerre, l'Etat s'est rendu acquéreur directement, par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, et par voie d'expropriation par zone, effectuée pour son compte par la Ville de Bruxelles, de tous les terrains indispensables à peu de choses près, à la réalisation de la jonction. (Planche IV.)

Des 16 ha. 73 a. 29 ca. sis au cœur de la capitale, 3 ha. 48 a. 29 ca. seront occupés par les travaux; 3 ha. 51 a. 43 ca. peuvent être cédés gratuitement soit à la Ville de Bruxelles, soit à la Commune de Saint-Josse-ten-Noode, pour extension de voirie. Il resterait donc sur l'ensemble du tracé un excédent disponible de 9 ha. 31 a. 12 ca.

D'autre part, la jonction permettra la désaffectation de la gare de l'Allée Verte et de ses dépendances, ce qui rendra disponible un supplément de 6 ha. 67 a. 40 ca.

Quelle sera la valeur de l'actif représenté par l'ensemble de ces terrains ?

Cette valeur dépendra essentiellement de l'évolution de la conjoncture économique. Quand et à quelle cadence la reprise des affaires se fera-t-elle ? Personne ne saurait le prévoir. La prudence la plus élémentaire commande par conséquent de s'en tenir à la valeur actuelle. M. le sénateur Waucquez l'évalue à 241 millions pour les terrains de la jonction et à 30 millions pour ceux de l'Allée Verte. Sans doute, la récente dévaluation de notre monnaie permet d'escompter une valorisation supplémentaire de cet actif. Nous préférons cependant négliger ce facteur afin d'appliquer à l'évaluation faite ($241 + 30 = 241$ millions) un coefficient de sécurité plus important que celui adopté par M. Waucquez.

La jonction Nord-Midi sera-t-elle une entreprise rentable ?

Le redressement économique n'est réel et durable que s'il est conditionné par un budget bien équilibré. En matière de travaux publics on ne pourrait faire montre d'une trop grande prudence. Il importe donc d'examiner soigneusement quelles seraient les conséquences immédiates et lointaines de la jonction Nord-Midi sur le budget, en ce qui concerne les charges pouvant résulter de la garantie d'intérêt qui sera donnée pour l'emprunt sollicité.

Ces charges dépendront évidemment du degré de rentabilité de l'entreprise. Quel sera le rapport entre les dépenses et les recettes annuelles ?

Les dépenses comprennent :

- a) les charges financières : intérêt et amortissement du capital investi;
- b) les frais d'exploitation;
- c) les frais généraux.

Etat opricht en vertegenwoordigd zijn zal in het voorgenomen organisme. Eigenlijk is dit slechts een rechtspersoon waaraan de Staat zijn bevoegdheid overdraagt om gemakkelijker en vlugger een bepaald doel te bereiken.

De Dienst bezit geen eigen kapitaal maar beschikt over activa, bestaande uit ingebrachte gronden toebehoorende aan den Staat.

Vóór den oorlog had de Staat rechtstreeks door middel van onteigening ten algemeenen nutte en door middel van onteigening bij strooken, welke voor zijn rekening door de Stad Brussel gedaan werd, nagenoeg al de gronden noodig voor de uitvoering van de verbinding, gekocht. (Plaat IV.)

Op de 16 Ha. 73 a. 29 ca., gelegen in het hart van de hoofdstad, zullen 3 Ha. 48 a. 29 ca. in beslag genomen worden door de werken; 3 Ha. 51 a. 43 ca. kunnen kosteloos afgestaan worden hetzij aan de Stad Brussel, hetzij aan de gemeente St-Joost-ten-Noode om hun wegnnet uit te breiden. Er zou dus op gansch het tracé nog een beschikbaar overschot zijn van 9 Ha. 31 a. 12 ca.

Anderzijds, zal de verbinding toelaten het Groendreefstation en zijn bijgebouwen op te heffen, waardoor nog 6 Ha. 67 a. en 40 ca. zouden beschikbaar worden.

Welke zal de waarde zijn van de activa, vertegenwoordigd door al deze gronden ?

Deze waarde zal, in hoofdzaak, afhangen van de ontwikkeling van de economische conjunctuur. Wanneer en in welke mate zal het bedrijfsleven weer opleven ?

Niemand zou dit kunnen voorzien. Het voorzichtigst is dan ook zich te houden aan de huidige waarde. De heer Senator Waucquez raamt deze op 241 miljoen voor de gronden der verbinding en op 30 miljoen voor deze van de Groendreef. De jongste devaluatie van onze munteenheid laat, ongetwijfeld toe, te rekenen op een bijkomende waardeverhoging van dit actief. Wij houden echter liever geen rekening met dezen factor ten einde op de gedane raming ($241 + 30 = 241$ miljoen) een grootere veiligheidscoëfficiënt toe te passen dan deze aangenomen door den heer Waucquez.

Zal de Noord-Zuidverbinding een rente gevende onderneming zijn ?

Economische heropbeuring is slechts mogelijk en duurzaam wanneer de begroting in evenwicht is. Op het stuk van openbare werken kan men niet voorzichtig genoeg zijn. Wij moeten dus zorgvuldig den onmiddellijken en verren weerslag van de Noord-Zuidverbinding op de begroting nagaan, wat de lasten betreft welke kunnen voortvloeien uit den waarborg welke aan de aangevraagde lening zal gegeven worden.

Deze lasten zullen natuurlijk afhangen van de mate waarin de onderneming rentegevend zijn zal.

Welk zal de verhouding zijn tusschen de jaarlijksche uitgaven en ontvangsten ?

De uitgaven omvatten :

- a) de financieele lasten : interest en aflossing van het kapitaal;
- b) de bedrijfskosten;
- c) de algemeene kosten.

Charges financières.

Que coûtera la jonction ? L'auteur de la proposition, se basant sur les résultats de l'adjudication-concours du 30 juillet 1930, évalue les dépenses de premier établissement à 300 millions. L'offre de la société primée s'élevait exactement à 186,834,000 francs. Le voûtement de la halte centrale est comprise dans ce prix. Par contre n'y est pas incorporée la somme nécessaire pour construire le viaduc du tronçon Nord et pour achever le tronçon Sud.

D'autre part, le devis du 12 janvier 1934, présenté par la Société Nationale des Chemins de fer, évalue le coût de la réalisation du programme complet de transformation des gares de Bruxelles 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-Mid à 277,924,000 francs.

Enfin, une étude faite par la Société des Pieux Franki, communiquée dans le courant de juin 1932 à l'administration communale de Bruxelles, prévoit que la réédification de tous les immeubles de la Putterie, ainsi que la construction de la halte centrale et des puits du tunnel prévu dans ce quartier, exigerait une dépense de l'ordre de 241,500,000 francs.

Si la récente dévaluation n'était pas intervenue, il est fort probable que les 300 millions proposés par le sénateur Waucquez auraient suffi pour couvrir les dépenses.

La comparaison des prix unitaires et des salaires en vigueur au temps de l'adjudication et aujourd'hui pourrait faire conclure à une réduction notable du coût prévu de la jonction Nord-Midi. Ceux-ci, en effet, ont été peu influencés encore par la dévaluation de la monnaie. Dans quelle mesure le seront-ils par la suite ? Le problème se complique là d'une inconnue impossible à chiffrer. Il n'est pas exclu toutefois que l'effet de la dévaluation se bornera à neutraliser la baisse des prix survenue depuis le temps où les évaluations citées ont été faites.

D'autre part, on peut fort bien admettre que la dévaluation valorisera l'actif de l'Office et que le prix des terrains rejoindra la nouvelle valeur-or de notre monnaie, qui ne représente plus que le dixième du franc d'avant-guerre.

Des réalisations de terrains auront vraisemblablement lieu avant la fin des travaux de la jonction. Ces rentrées permettraient dès lors de faire face à un accroissement possible des dépenses de premier établissement.

Pour toutes ces raisons, la Commission spéciale, dans sa réunion du 10 avril, avait décidé à l'unanimité — moins une voix — de maintenir le montant de 300 millions prévu à l'article 6. Mais un fait nouveau s'est produit entre les séances du 10 et du 12 avril. Il fut donné connaissance, en effet, de la nouvelle évaluation faite par les services de la Société Nationale des Chemins de fer, qui, d'après une note parvenue au Ministère des Transports, devait être soumise au Conseil d'administration convoqué pour le 12 avril.

Financiële lasten.

Wat zal de Verbinding kosten ? Op grond van de ritslagen van den aanbestedingsprijskamp van 30 Juli 1930 raamt de indiener van het voorstel de oprichtingskosten op 300 miljoen. Het aanbod van de bekroonde maatschappij bedroeg juist 186,834,000 frank. De overwelfing van de centrale hal is in dezen prijs inbegrepen. Daarentegen is het bedrag noodig voor het bouwen van het viaduct van het Noord-vak en voor de voltooiing van het Zuid-vak er niet inbegrepen.

Anderzijds, worden in het bestek dat op 12 Januari 1934 door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voorgelegd werd, de kosten van de uitvoering van het volledig programma tot omvorming van de Brusselsche stations geraamd op 427,200,000 frank en het aandeel van de Verbinding, de ophooging van de toegangswegen van Brussel-Noord en van Brussel-Zuid op 277,924,000 frank.

Ten slotte, voorziet een studie gedaan door de Société des Pieux Franki en in den loop van Juni 1932 aan het Gemeentebestuur van Brussel toegezonden, voor den wederopbouw van al de gebouwen van de Putterij, alsmede het bouwen van het centraal station en van de openingen van de tunnel onder deze wijk, een uitgave ten bedrage van 241,500,000 frank.

Zonder de jongste devaluatie, zouden de 300 miljoen, door senator Waucquez voorgesteld, vermoedelijk volstaan hebben om de uitgaven te dekken.

Wanneer men de eenheidsprijzen en loonen op het oogenblik van de aanbesteding vergelijkt met deze van nu, zou men de gevolgtrekking kunnen maken dat de vermoedelijke kosten van de Noord-Zuidverbinding een aanmerkelijke vermindering zullen ondergaan. Inderdaad, deze werden nog weinig beïnvloed door de devaluatie van de munteenheid. In welke mate zal zulks in 't vervolg het geval zijn ? Het vraagstuk wordt nog ingewikkelder doordat er een onbekende niet te becijferen grootheid bijkomt. Het is, evenwel, niet uitgesloten dat de gevolgen van de devaluatie niet verder zullen reiken dan het neutraliseeren van de daling van de prijzen welke zich voorgedaan heeft sedert den tijd waarop hoogerbedoelde ramingen gedaan werden.

Anderzijds, kan men gereedelijk aannemen dat de devaluatie het actief van den Dienst valoriseeren zal en dat de prijzen van de gronden het peil bereiken zullen van de nieuwe goudwaarde van ons betaalmiddel, dat slechts nog een tiende van den vooroorlogischen frank-vertegenwoordigt.

De verkoop van gronden zou waarschijnlijk aanvangen vóór het einde van de werken der verbinding. De opbrengst er van zou dan toelaten het hoofd te bieden aan eene mogelijke verhooging van de uitgaven van eersten aanleg.

Om al die redenen, had de bijzondere Commissie, op hare vergadering van 10 April eenparig — op ééne stem na — besloten, het bedrag van 300 miljoen, voorzien bij artikel 6, te behouden. Doch, tusschen de vergaderingen van 10 en 12 April, heeft zich een nieuw feit voorgedaan. Er werd, namelijk, kennis gegeven van de nieuwe raming, gedaan door de diensten van de Nationale Maatschappij van Spoorwegen welke, volgens eene nota, toegekomen in het Ministerie van Verkeerswezen, voorgelegd moest worden aan den Raad van Beheer, opgeroepen voor 12 April.

Ce dernier devis, qui date du 6 avril, soit 3 jours après le vote favorable du Sénat, évalue les dépenses à 384 millions. Dans ce chiffre les travaux de la jonction figurent pour 188 millions — ce qui confirme l'évaluation de janvier 1934 — et 196 millions pour le relèvement des voies de Schaerbeek à Bruxelles-Nord et de Forest à Bruxelles-Midi. C'est donc exclusivement sur ce dernier poste que porte l'augmentation de 107 millions. Dans l'impossibilité où s'est trouvée la Commission spéciale — faute de documentation — de se faire une opinion sur la réalité de cette dépense supplémentaire, mise à charge de la jonction, elle a cru sage d'augmenter le montant de l'emprunt à garantir par l'Etat à concurrence d'une somme de 100 millions.

Cette somme pourrait d'ailleurs être récupérée par une réduction correspondante de l'emprunt qui serait consenti à la Société Nationale des Chemins de fer en vue de l'acquisition d'un nouveau lot de voitures métalliques.

Les charges financières afférentes au capital à mobiliser sont fonction du taux d'intérêt et de la durée de l'amortissement. L'auteur de la proposition de loi table sur un taux de 6 p. c. — amortissement compris.

Comme la politique financière du Gouvernement prévoit une réduction du loyer de l'argent, on peut espérer que ce taux pourra être abaissé à 5 p. c. A notre avis, l'émission de bons de caisse renouvelables pourrait être envisagée. L'argent à court terme est de beaucoup meilleur marché et les bons de caisse offrent de plus grandes facilités de remboursement. Ceci a son importance comme il sera montré par la suite.

Les charges financières annuelles se chiffraient donc tout au plus à 24 millions. De plus, au fur et à mesure que l'Office réalisera les terrains, il pourra être procédé au remboursement partiel de l'emprunt. Celui-ci, en somme, ne s'impose que pour satisfaire les besoins de trésorerie. On peut affirmer que les charges financières chiffrées à 24 millions s'éteindront au bout d'une période dont la durée est fonction de la reprise des affaires (réalisations immobilières) et des progrès du trafic-voyageurs de la jonction (produit de la surtaxe).

Les frais d'exploitation de la jonction Nord-Midi.

Ceux-ci sont exclusivement à charge de la Société Nationale des Chemins de fer. La contre-partie de ces charges est représentée par les recettes supplémentaires résultant de l'application du tarif normal du voyageur-kilomètre sur le parcours de la jonction.

Les frais généraux.

Ces frais se rapportent à la gestion du patrimoine immobilier. Nous ne possédons pas de renseignements à ce sujet. La Commission spéciale doit se borner à exprimer le vœu que l'organisation et le fonctionnement de l'Office répondent au besoin impérieux de l'économie la plus stricte.

In dit laatste bestek, gedateerd van 6 April, hetzij drie dagen na de gunstige stemming vanwege den Senaat, worden de uitgaven op 384 miljoen geraamd. In die som komen de werken voor de verbinding vóór met 188 miljoen — hetgeen de raming van Januari 1934 bevestigt — en 196 miljoen voor de ophooging der spoorbaan van Schaerbeek op Brussel-Noord en van Vorst op Brussel-Zuid. De vermeerdering met 107 miljoen heeft dus uitsluitend betrekking op dien laatsten post. Gezien de onmogelijkheid waarin de bijzondere Commissie zich bevond — bij gebrek aan documentatie — om zich een gedacht te kunnen vormen over de werkelijkheid van die bijkomende uitgave, ten laste gelegd van de verbinding, heeft zij wijs geoordeeld, het bedrag van de door den Staat te waarborgen leening met 100 miljoen te verhoogen.

Die som zou trouwens kunnen teruggevonden worden door eene overeenstemmende vermindering van het bedrag der leening toe te staan aan de Nationale Maatschappij der Spoorwegen met het oog op de aanschaffing van een nieuwe partij metalen rijtuigen.

De financieele lasten overeenstemmende met het aan te wenden kapitaal zijn in functie van den rentevoet en van den duur der aflossing. De indiener van het wetsontwerp rekent op een bedrag van 6 t. h., aflossing inbegrepen.

Daar de financieele politiek van de Regeering eene vermindering voorziet van de geldrente, mag men hopen dat dit bedrag tot 5 t. h. zal herleid kunnen worden. Naar ons oordeel, zou de uitgifte van hernieuwbare kasbons onderzocht kunnen worden. Het geld op korten termijn is veel goedkooper, en de kasbons bieden alle gemak aan voor terugbetaling. Dit is van belang, zooals verder zal worden bewezen.

De jaarlijksche financieele lasten zouden dus hoogstens 24 miljoen bedragen. Daarenboven, naar gelang de Dienst de terreinen zal verkoopen, zal er tot de gedeeltelijke terugbetaling van de leening kunnen worden overgegaan. Deze laatste is feitelijk maar noodig om aan de thesauriebehoeften te kunnen voldoen. Men mag beweren, dat de financieele lasten, geraamd op 24 miljoen, zullen verdwijnen na verloop van eenen termijn waarvan de duur in functie is van de zakenherneming (verkoop van onroerende goederen) en van de vorderingen van het reizigersverkeer van de verbinding (opbrengst van de surtaxe).

De exploitatiekosten van de Noord-Zuidverbinding.

Deze komen uitsluitend ten laste van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen. Het tegendeel van die lasten wordt vertegenwoordigd door de bijkomende ontvangsten voortspruitende uit de toepassing van het normaal tarief van den reiziger-kilometer op het gebied van de Verbinding.

De algemeene lasten.

Die lasten hebben betrekking op het beheer van de onroerende goederen. Dienaangaande, bezitten wij geene inlichtingen. De bijzondere commissie kan er zich slechts bij bepalen, den wensch uit te drukken dat de inrichting en de werking van den Dienst zouden beantwoorden aan de dwingende noodwendigheid van de strengste zuinigheid.

Recettes.

Les recettes comprendront :

a) le loyer des magasins et des garages prévus sous les voies, à proximité de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Elles sont évaluées à 1,330,000 francs par an;

b) la surtaxe à payer par tout voyageur utilisant une des gares de la Jonction. Cette surtaxe est fixée à 15 centimes en 3^e classe, 30 centimes en 2^e classe et 45 centimes en 1^{re} classe.

En l'absence de données statistiques, que le manque de temps nous a empêché de réunir, nous baserons nos calculs sur une moyenne de 90,000 voyageurs, utilisant, pendant les premières années, une des gares de la Jonction, à l'arrivée, et autant au départ, soit 180,000 au total. Nous admettrons, d'accord avec M. Waucquez, que les voyageurs se répartiront entre les trois classes respectivement à concurrence de 88 p. c., 11 p. c. et 1 p. c. La surtaxe moyenne serait ainsi de $88 \times 0.15 + 11 \times 0.30 + 0.45 : 100 = 0.17$ et la recette annuelle de 11,136,150 francs.

Ce trafic se développera, cela ne laisse aucun doute. Il est un fait d'observation constante dans l'économie des transports : toute facilité nouvelle engendre un accroissement du trafic. La ligne électrique Bruxelles-Quai du Luxembourg-Tervueren et les tunnels sous l'Escaut en sont une nouvelle confirmation.

Pendant les premières années, les dépenses (charges financières et frais de gestion) l'emporteront sur les recettes. Mais comme les premières iront en diminuant tandis que les secondes augmenteront, il se fera qu'un jour les deux courbes se couperont, et que la courbe des dépenses se tiendra en dessous de celle des recettes. Il faut donc envisager deux périodes : la première sera déficitaire; la seconde, bénéficiaire.

Au bout de combien de temps sortira-t-on de la première pour s'engager dans la seconde. Il n'est guère possible de répondre à cette question de manière certaine. D'après le sénateur Waucquez, le mouvement des voyageurs, au bout de vingt années, s'élèverait à 260,000 par jour, soit 130,000 à l'aller et le même nombre au retour. Ce qui assurerait une recette annuelle de 16 millions, auxquels il y a lieu d'ajouter le produit des locations.

Capitalisées à du 6 p. c., ces recettes représentent un capital de 250 millions de francs environ. Les réalisations immobilières doivent donner une somme équivalente. On voit donc qu'au bout de vingt ans, l'entreprise pourrait devenir bénéficiaire, ce qui permettra d'exécuter l'embranchement de la gare du Luxembourg à la halte centrale. Cet embranchement est, à notre avis, le complément indispensable de la Jonction et servira les intérêts du pays tout autant que ceux de l'agglomération bruxelloise.

Il existe évidemment un moyen de hâter la rentabilité de la jonction. Il suffit de percevoir une surtaxe plus élevée. Nous estimons que cette mesure se justifierait parfaitement. Entre autres, elle intéresserait les voyageurs à

Ontvangsten.

De voorziene ontvangsten omvatten :

a) de huur der magazijnen en der autobergplaatsen welke onder de spoorbanen worden voorzien, in de nabijheid van Brussel-Noord en van Brussel-Zuid. Zij worden geraamd op 1,330,000 frank 's jaars;

b) de te betalen surtaxe, door elk reiziger die een der stations van de Verbinding bezigt. Die surtaxe is bepaald op 15 centimes in 3^e klasse, 30 centimes in 2^e klasse en 45 centimes in 1^e klasse.

Bij gebrek aan statistische gegevens, welke wij wegens te weinig tijd niet hebben kunnen verzamelen, zullen wij onze berekeningen steunen op een gemiddeld getal van 90,000 reizigers, die, tijdens de eerste jaren, een der verbindingstations bij de aankomst zouden aandoen, en zoo veel bij het vertrek, hetzij samen 180,000. Eensgezind met den heer Waucquez, nemen wij aan dat de reizigers over de drie klassen zullen worden verdeeld respectievelijk naar volgende verhoudingen : 88 t. h., 11 t. h. en 1 t. h. De gemiddelde surtaxe zou aldus bedragen : $88 \times 0.15 + 11 \times 0.30 + 0.45 : 100 = 0.17$, en de jaarlijksche ontvangst : 11,136,150 frank.

Dit verkeer zal, zonder twijfel, uitbreiding nemen. De feiten hebben steeds uitgewezen, in de vervoereconomie, dat elke nieuwe faciliteit een aangroei van het verkeer tot gevolg heeft. De electrische lijn Brussel-Luxemburg-kaai op Tervueren en de tunnels onder de Schelde komen dit nogmaals te bevestigen.

Gedurende de eerste jaren, zullen de uitgaven (financiële lasten en kosten van beheer) hooger zijn dan de ontvangsten. Doch, doordat de eersten zullen verminderen terwijl de tweeden zullen aangroeien, zal er een dag komen waarop de twee curven elkander zullen ontmoeten, en waarop de lijn der uitgaven beneden die der ontvangsten zal blijven. Men dient dus twee tijdruimten in oogenschouw te nemen; de eerste zal deficitair zijn; de tweede, winstgevend.

Na hoeveel tijd zal men van de eerste naar de tweede kunnen overgaan? Op die vraag kan onmogelijk op stellige wijze worden geantwoord. Volgens Senator Waucquez, zou het reizigersverkeer, na twintig jaar, 260,000 per dag bereiken, hetzij 130,000 bij de heenreis en evenveel bij den terugkeer. Dit zou eene jaarlijksche ontvangst van 16 miljoen verzekeren, waarbij men de huuropbrengsten zou moeten voegen.

In kapitaal omgezet, legen 6 t. h., vertegenwoordigen die ontvangsten een bedrag van ongeveer 250 miljoen frank. De verkoop van gronden moet eene overeenstemmende som opbrengen. Men mag dus voorzien, dat, na verloop van een twintigtal jaren, de onderneming winsten zou kunnen opleveren, hetgeen zal toelaten, de vertakking van het Luxemburgstation naar de Middenhalte uit te voeren. Die vertakking is, naar ons oordeel, de onmisbare aanvulling van de verbinding, en zal evenveel 's lands belangen dienen als die van de Brusselsche agglomeratie.

Er is natuurlijk een middel om de rentabiliteit der verbinding te bespoedigen. Het volstaat een hoogere bijtaxe te heffen. Wij meenen dat deze maatregel heelmaal zou gerechtvaardigd zijn. Onder meer zouden de reizigers daar-

la réalisation rapide de l'embranchement gare Luxembourg-gare Centrale. Cette politique a été suivie avec succès par la ville de New-York, lors de la construction du Holland-Tunnel, sous le Hudson, et permit de réunir les fonds nécessaires pour la construction du pont suspendu « Washington » dans le haut de la ville.

Admettons cependant que l'exploitation sera déficitaire pendant quelques années. Il n'en résulte pas nécessairement que l'accumulation de ces déficits annuels constituera pour l'Etat une dépense nouvelle, que rien ne viendrait compenser. D'ailleurs, l'exécution de ces travaux, si elle est décidée, le sera surtout parce qu'elle offre la possibilité de mettre au travail un certain nombre de chômeurs.

IV.

**Utilité de l'exécution de la jonction Nord-Midi
au point de vue de la lutte contre le chômage.**

L'Etat, lorsqu'il décrète des travaux destinés à résorber le chômage, doit rechercher en même temps l'occasion de diminuer les charges budgétaires, résultant du chômage. La formule que nous avons préconisée et qui a déjà été appliquée, permet d'atteindre ce but. Elle consiste, en effet, à obliger les entrepreneurs à recruter une partie de la main-d'œuvre parmi les chômeurs assurés, aux conditions normales de salaire du jour et de la région. Ces chômeurs disparaissent *ipso facto* du rôle du Fonds du Chômage. Celui-ci économise de ce fait le montant des allocations auxquelles ils auraient sans cela pu prétendre. On admet généralement que les salaires payés sur les chantiers représentent 30 p. c. du coût total de l'entreprise, soit $400 \text{ millions} \times 30 = 120 \text{ millions}$. Sur la base d'un salaire

100

journalier de 40 francs, cette somme représente 3,000,000 de journées de travail. Ce qui revient à dire que pendant 3 ans environ 3,300 ouvriers auront du travail convenablement rémunéré. Dans l'hypothèse où 60 p. c. des ouvriers seraient obligatoirement recrutés parmi les chômeurs complets, ceux-ci recevant en moyenne, 280 jours par an, une allocation de 14 francs, il en résulterait annuellement une économie de $10,000 \times 60 \times 280 \times 14 = 7,840,000$ francs,

 3×100

soit au total pour les trois années que dureront les travaux 23,520,000 francs.

Il est plus difficile de supputer le pourcentage moyen des salaires incorporés dans les fournitures et les matériaux, qui sortent de l'usine. Admettons qu'il soit aussi de 30 p. c. et que 20 p. c. du travail soit exécuté par des chômeurs complets assurés, une nouvelle économie de l'ordre de 7,840,000 francs serait réalisée.

Au total, le Fonds du Chômage y gagnerait $23,520,000 + 7,840,000 = 31,360,000$ francs. Dans la supposition poussée à l'extrême que, durant trois années, l'office manquerait totalement de ressources, aucune vente de terrains ne se produisant, la situation se présenterait au pire pour

door er belang bij hebben dat de vertakking Luxemburg-station-Middenstation spoedig tot stand komt. Deze politiek werd met veel bijval gevoerd door de stad New-York, bij het graven van den Holland-Tunnel onder de Hudson, en liet toe de noodige gelden te verzamelen voor het bouwen der hangbrug « Washington » in de bovenstad.

Laten wij echter aannemen dat de exploitatie gedurende enkele jaren een tekort zal laten. Daaruit vloeit niet noodzakelijk voort dat het ophoopen dezer jaarlijksche tekorten voor den Staat een nieuwe uitgave meebrengt zonder eenige vergoeding. Zoo trouwens beslist wordt deze werken uit te voeren, is het vooral omdat daardoor de mogelijkheid ontstaat een zeker getal werklozen arbeid te verschaffen.

IV.

**Nut van het verwezenlijken der Noord-Zuidverbinding
met het oog op den strijd tegen de werkloosheid.**

Wanneer de Staat beslist werken uit te voeren om de werkloosheid te verminderen, moet hij terzelfder tijd trachten de begrootingslasten te verminderen die uit de werkloosheid voortspruiten. De formule die wij aangeprezen hebben en die reeds werd toegepast, laat toe dit doel te bereiken. Zij bestaat inderdaad hierin dat de ondernemers verplicht worden een gedeelte van hun werkkrachten aan te werven onder de verzekerde werklozen, tegen het normaal loon van den dag en van de streek. Deze werklozen verdwijnen *ipso-facto* op de lijst van het Werklozenfonds. Dit spaart hierdoor het bedrag uit der vergoedingen waarop zij recht hadden. Men neemt algemeen aan dat de op het werk uitbetaalde loonen 30 t. h. bedragen van het totaal bedrag der onderneming, of

$$400 \text{ miljoen} \times 30 = 120 \text{ miljoen.}$$

100

Op basis van een dagloon van 40 frank vertegenwoordigt deze som 3 miljoen werkdagen. Hetgeen beteekent dat gedurende 3 jaar 3,300 werklieden fatsoenlijk bezoldigd werk zullen hebben. In de veronderstelling dat 60 t. h. der werklieden moeten aangeworven worden onder de volledig werklozen, die gemiddeld 280 dagen per jaar een vergoeding ontvangen van 14 frank, zou hierdoor jaarlijks een bezuiniging worden verwezenlijkt van

$$10,000 \times 60 \times 280 \times 14 = 7,840,000 \text{ frank,}$$

 3×100

of te samen voor de drie jaar die de werken zullen duren 23,520,000 frank.

Het is moeilijker het gemiddeld percentage loon te schatten dat deel uitmaakt van de leveringen en materialen die uit het fabriek komen. Nemen wij aan dat dit ook 30 t. h. bedraagt en dat 20 t. h. van het werk uitgevoerd wordt door verzekerde volledig werklozen : nieuwe bezuiniging van 7,840,000 frank.

Totaal zou het Werklozenfonds er $23,520,000 + 7,840,000 = 31,360,000$ frank bij winnen. In de tot het uiterste doorgedreven veronderstelling dat, gedurende drie jaar, de dienst hoegenaamd geen inkomsten heeft, doordat geen grond verkocht worden, zou de toestand

l'Etat comme suit : d'un côté il aurait à payer les intérêts de 400 millions de francs, soit 48 millions de francs (le capital étant appelé à raison d'un tiers par an). De l'autre, il ferait sur le fonds du chômage une économie de 34 millions 360,000 francs. La différence entre ces deux sommes donne le chiffre de l'intervention réelle de l'Etat. Par ailleurs, cette somme pourrait être récupérée au moment où l'Office entrerait dans la période d'exploitation bénéficiaire.

Cette intervention de l'Etat trouverait d'ailleurs une compensation dans le produit des contributions de toute nature.

La partie du patrimoine immobilier de l'Office sise dans le quartier de la Putterie et de la rue de l'Empereur n'est-elle pas grevée d'une charge au profit de la Ville de Bruxelles ? Celle-ci, se basant sur la convention-loi du 7 avril 1903, prétend avoir droit au bénéfice réalisé sur la revente des terrains et immeubles expropriés. Il n'y a pas de doute que ces bénéfices devraient trouver leur source dans une plus-value qui pouvait normalement être escomptée comme conséquence des travaux projetés. S'il ne peut être contesté que la valeur de réalisation des dits terrains doive être nominale supérieure à celle d'acquisition, il y a lieu de tenir compte de la différence des unités monétaires dans laquelle les montants respectifs sont exprimés. Ces unités étaient depuis 1926 et jusqu'avant la dévaluation récente, dans le rapport de 1 à 1/7; aujourd'hui, elles le sont dans le rapport de 1 à 1/10. Des montants sept ou dix fois supérieurs à ceux d'avant-guerre ne constituent ni un bénéfice, ni une plus-value, mais une simple réévaluation en fonction de la nouvelle unité monétaire. L'actif apparent qui en est la conséquence en revient exclusivement à l'Etat, au même titre et pour les mêmes raisons que celui provenant de la réévaluation du stock-or de la Banque Nationale.

Conclusion.

La jonction Nord-Midi apparaît bien comme la seule solution adéquate au problème ferroviaire, considéré du point de vue de l'intérêt national et de celui de l'agglomération bruxelloise. Elle est aussi la seule qui réponde aux exigences de l'avenir. Notre pays est peut-être unique au monde à jouir de l'avantage remarquable de grouper les sept-dixièmes de sa population dans un rayon de cinquante kilomètres ayant son centre dans la capitale. Il est plus que temps que la réorganisation de notre réseau ferroviaire se fasse en mettant cet avantage à profit. La solution sera sans doute orientée dans l'électrification graduelle de voies radiales importantes, d'après le projet de M. Waucquez, connu sous le nom de « Métropolitain électrique de Belgique ».

La jonction Nord-Midi, qui en est l'armature principale, à ce point de vue seul, s'impose.

L'exécution de ce travail, comme nous l'avons montré, a été mûrement étudiée; tout est prêt en vue de l'adjudication.

Du point de vue financier, l'existence d'un patrimoine

tennechtste voor den Staat zijn als volgt : eenerzijds zou hij de rente moeten betalen op 400 miljoen frank, of 48 miljoen (zoo het kapitaal gestort moet worden a rato van een derde 's jaars). Anderzijds zou hij op het Werkloozenfonds een bezuiniging verwezenlijken van 31,360,000 frank. Het verschil tusschen deze beide sommen geeft het cijfer der werkelijke tusschenkomst van den Staat. Daarenboven zou deze som ingevorderd kunnen worden wanneer het Bureau in het tijdperk treedt der winstgevendende exploitatie.

Deze Staatstusschenkomst zou overigens een vergoeding vinden in de opbrengst van allerlei belastingen.

Is het deel van het onroerend bezit van het Bureau gelegen in de Putterijwijk en de Keizerstraat, niet bezwaard ten bate van de Stad Brussel ? Deze beweert, op grond van de overeenkomst-wet van 7 April 1903, aanspraak te mogen maken op de winst opgeleverd door den wederverkoop van de onteigende gronden en onroerende goederen. Het lijdt geen twijfel dat deze winst haar bron zou moeten vinden in de meerwaarde waarop normaal mocht gerekend worden als gevolg van de ontworpen werken. Indien men niet betwisten kan dat de waarde van de verzilvering van hoogerbedoelde gronden nominaal hooger zijn moet dan deze van den aankoop, moet men rekening houden met het verschil tusschen de munteenheden waarin deze bedragen respectievelijk uitgedrukt zijn. Sedert 1926 en tot vóór de jongste devaluatie was de verhouding tusschen beide munteenheden 1 à 1/7; thans is de verhouding 1 à 1/10. Bedragen welke zeven of tien maal hooger zijn dan deze van voor den oorlog zijn geen winst, noch meerwaarde, maar eenvoudig een herwaardeering met betrekking tot de nieuwe munteenheid. Het schijnbaar actief dat er uit voortvloeit komt uitsluitend toe aan den Staat, evenzeer en om dezelfde redenen als hetgeen dat voortvloeit uit de herwaardeering van den goudvoorraad van de Nationale Bank.

Besluit.

De Noord-Zuidverbinding blijkt wel de eenige afdoende oplossing te zijn van het spoorwegvraagstuk, wanneer men dit beschouwt van het standpunt van het nationaal belang en dat van de Brusselsche agglomeratie. Zij is tevens de eenige welke beantwoordt aan de eischen van de toekomst. Ons land is misschien het eenige in de wereld dat het merkwaardig voordeel bezit de zeven tienden zijner bevolking vereenigd te zien binnen een kring van vijftig kilometer, welke zijn middelpunt heeft in de hoofdstad. Het is hoogtijd dat de herinrichting van ons spoorwegnet geschiede door dit voordeel niet onbenut te laten. De oplossing zal, ongetwijfeld, te vinden zijn in de geleidelijke electrificatie van de belangrijke radiale lijnen, volgens het ontwerp van den heer Waucquez, bekend onder de benaming « Belgische Electrische Metro-lijnen ».

Alleen daarom reeds zou de Noord-Zuidverbinding, welke er de spil van is, moeten uitgevoerd worden.

Zooals wij aangebond hebben werd de uitvoering van dit werk rijpelijk bestudeerd; alles is gereed voor de aanbesteding.

In financieel opzicht verschaft het bestaan van een on-

immobilier, réserve constituée pendant les temps de prospérité d'avant-guerre, procure des ressources inespérées que la situation précaire de nos finances aurait de la peine à mettre à la disposition de cette entreprise. En temps normal, l'opération de la jonction Nord-Midi est une de celles qu'on eut dû réaliser avec enthousiasme. Aujourd'hui, l'incertitude qui enveloppe l'avenir rend hésitants ceux qui sont convaincus de la nécessité d'un équilibre budgétaire réel, nécessité qui exclut toute dépense nouvelle. Mais la dépense que doit entraîner la jonction Nord-Midi trouve sa compensation dans des économies immédiates sur le fonds de chômage et des ressources certaines à échéance indéterminée, il est vrai, mais d'autant plus rapprochée que la politique de rénovation économique aura porté ses fruits. Le pays se doit de donner du travail à ses malheureux chômeurs dans les limites de ses capacités financières. L'exécution de la jonction Nord-Midi lui en donne la possibilité. Aussi, la Commission spéciale a-t-elle, à l'unanimité de ses membres, sauf un, accueilli favorablement cette proposition de loi et invite-t-elle la Chambre à se rallier à son avis.

Le Rapporteur,

A. VAN HECKE.

Le Président,

MAX HALLET.

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA COMMISSION.

Dans le titre et dans le texte des articles remplacer les mots : « Société Nationale » par « Office national ».

ART. 4.

Modifier l'article comme suit :

L'Etat met ses fonctionnaires à la disposition de l'Office qui est administré par un conseil constitué par arrêté royal, délibéré en Conseil des Ministres.

Ajouter un article nouveau conçu comme suit :

ART. 9.

Tous les trois mois, le Gouvernement rendra compte du fonctionnement de l'Office national.

roerend vermogen, reserve gevormd in de tijden van welvaart voor den oorlog, onverhoopte inkomsten welke de derooide toestand onzer financiën moeilijk ter beschikking zou kunnen stellen van deze onderneming. In normale tijden zou men de Noord-Zuidverbinding met geestdrift uitgevoerd hebben. Thans doet de onzekere toekomst dezen aarzelen die overtuigd zijn van de noodzakelijkheid van een werkelijk sluitende begroting, wat alle nieuwe uitgave uitsluit. Tegenover de uitgaven van de Noord-Zuidverbinding staan de onmiddellijke besparing op het werklozenfonds en zeker inkomsten weliswaar, op een onbepaalden vervalldag, maar welke des te minder uitblijven kan daar de politiek van economisch herstel vruchten zal opgeleverd hebben. Het land heeft tot plicht werk te verschaffen aan zijn ongelukkige werklozen binnen de grenzen van zijn financieel vermogen. De uitvoering van de Noord-Zuidverbinding doet het middel aan de hand. Uw bijzondere Commissie heeft dan ook eenparig, op een lid na, dit wetsvoorstel gunstig onthaald en zij noodigt de Kamer uit haar voorbeeld na te volgen.

De Verslaggever,

A. VAN HECKE.

De Voorzitter,

MAX HALLET

AMENDEMENTEN DOOR DE COMMISSIE VOORGESTELD.

In den titel en in den tekst van de artikelen de woorden : « Nationale Maatschappij » vervangen door « Nationaal Bureau ».

ART. 4.

Het artikel wijzigen als volgt :

De Staat stelt zijn ambtenaren ter beschikking van het Bureau dat wordt beheerd door een Raad, samengesteld bij in Ministerraad overwogen Koninklijk besluit.

Een nieuw artikel toevoegen, luidende als volgt :

ART. 9.

De Regeering zal, om de drie maanden, de werking van het Nationaal Bureau verantwoorden.

ANNEXES

Liste de quelques prix unitaires relatifs
à l'entreprise de la jonction Nord-Midi.

	1930	1935
	la T.	la T.
	—	—
Ciment Portland artificiel ...fr.	252.—	110.—
Sable du Rhin... ..	36.—	24.—
Sable ordinaire	34.—	20.—
Gravier de rivière	44.—	30.—
Pierrailles	63.—	49.—
Charbon (briquettes)	250.—	160.—
Acier à béton	1,100.—	700.—
Palplanches métalliques	1,500.—	1,000.—
Bois 8/23... ..	535.—	450.—
Bois, grosses pièces	725.—	580.—

Main-d'œuvre :

	1930	1935
	—	—
Terrassiers	7.—	4.—
Bétonneurs	6.—	4.50
Maçons	7.50	5.—
Charpentiers	7.50	5.—
Machinistes... ..	6.50	5.—
Ferrailleurs... ..	7.50	5.—
Paveurs	7.50	5.—
Ajusteurs... ..	6.50	5.—

BIJLAGEN

Lijst van enkele eenheidsprijzen betreffende
de onderneming der Noord-Zuidverbinding.

	1930	1935
	de T.	de T.
	—	—
Kunstmatic Portland cement fr.	252.—	110.—
Rijnzand	36.—	24.—
Gewoon zand... ..	34.—	20.—
Riviergrint	44.—	30.—
Steenslag	63.—	49.—
Kolen (Briketten)... ..	250.—	160.—
Wapeningsstaven	1,100.—	700.—
Metalen damplanken... ..	1,500.—	1,000.—
Hout 8/23	535.—	450.—
Hout, zware stukken	725.—	580.—

Handwerk :

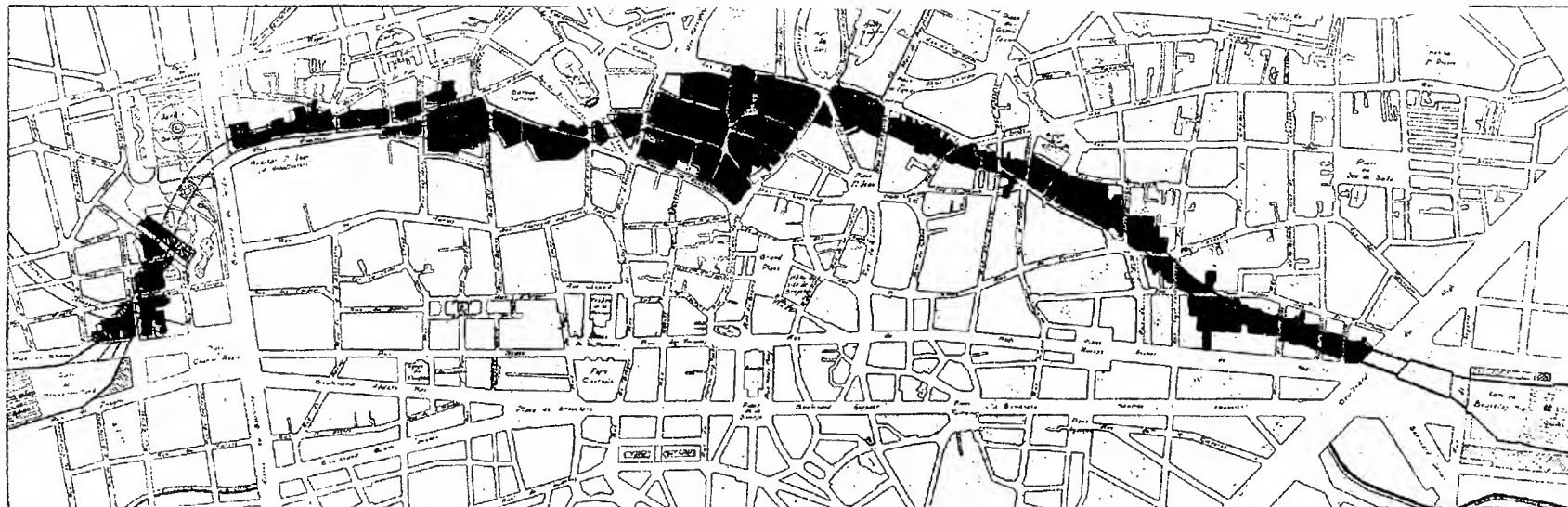
	1930	1935
	—	—
Grondwerkers	7.—	4.—
Betonwerkers... ..	6.—	4.50
Metselaars	7.50	5.—
Timmerlieden	7.50	5.—
Machinisten	6.50	5.—
IJzerbewerkers	7.50	5.—
Kasseleggers	7.50	5.—
Bankwerkers... ..	6.50	5.—

(18)

Pl. L.

PLAN DES EXPROPRIATIONS PAYEES PAR L'ETAT
EN VUE DE L'EXECUTION DE LA JONCTION
NORD-MIDI.

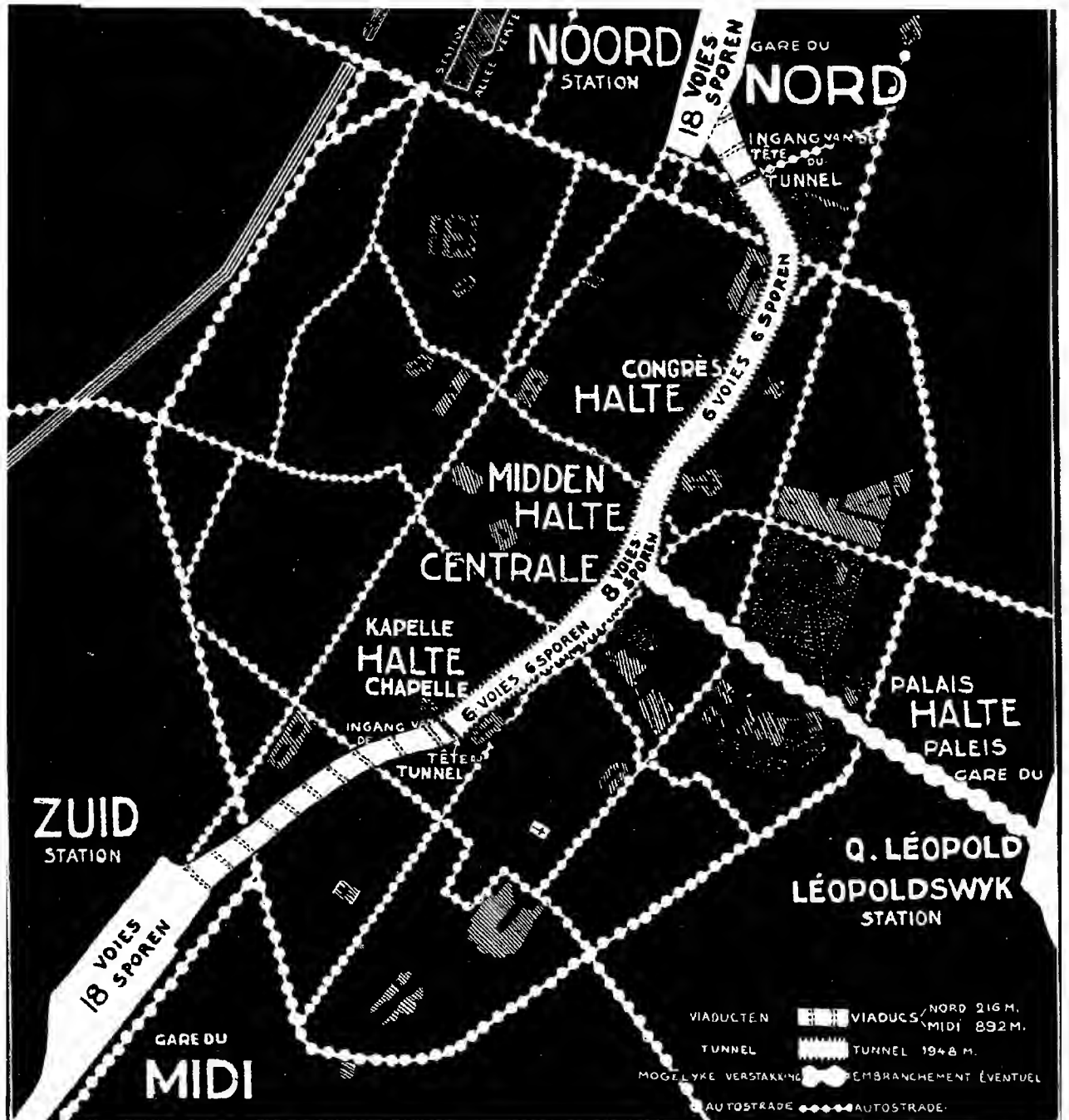
PLAN VAN DE ONTEIGENINGEN DOOR DEN STAAT
BETAALD IN HET VOORUITZICHT VAN DE UIT-
VOERING DER NOORD-ZUIDVERBINDING.



15

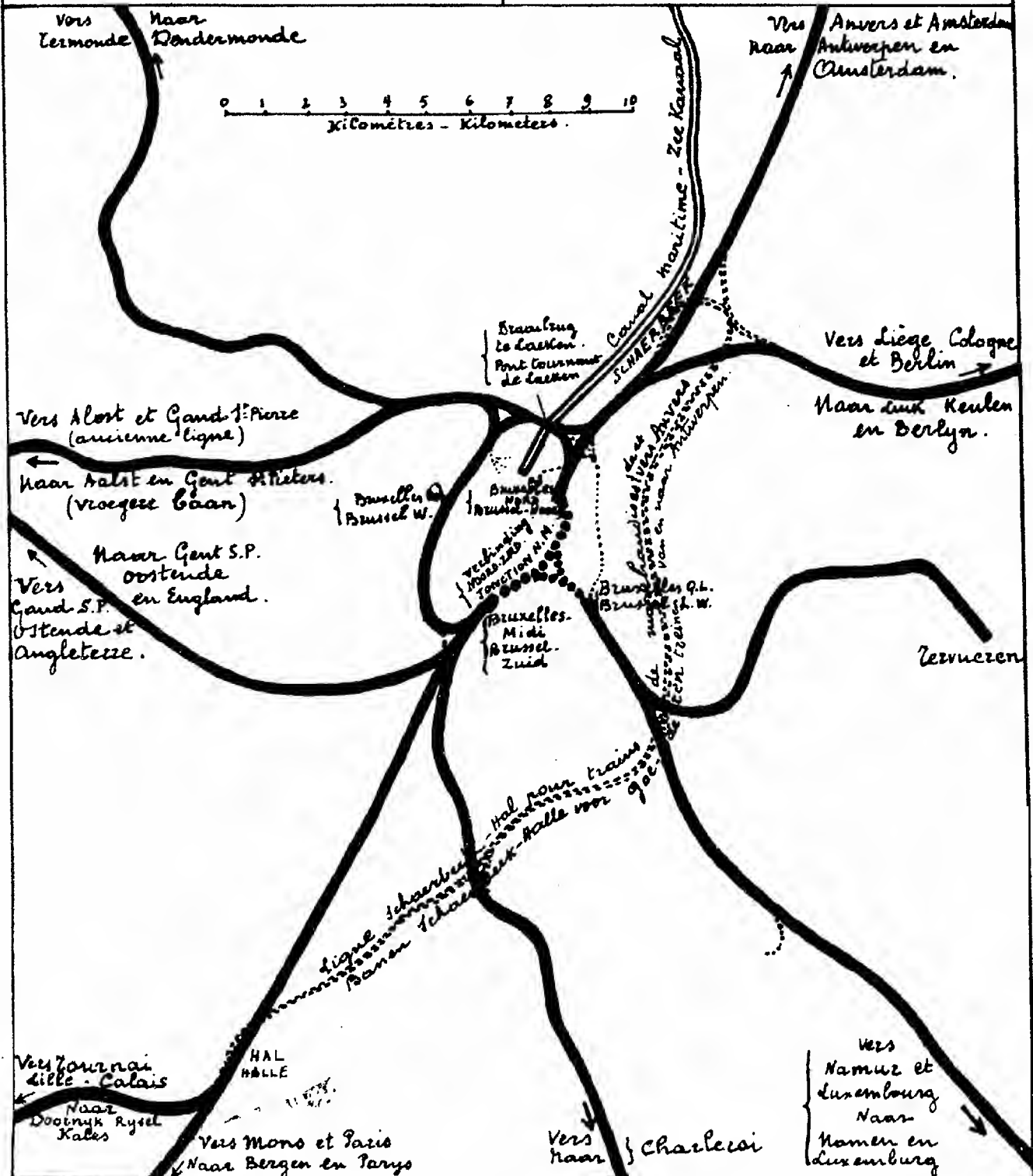
(2c)

PL. II.



*Réseau ferré aux
abords de l'agglomé-
ration bruxelloise.*

Spoornet in de omgeving van de brusselse agglomeratie.



Gare de Bruxelles-Nord ≡ statie Brussel-Noord. —

