

III

**CRÉATION**  
D'UNE  
**NOUVELLE GARE DU NORD**  
SUR LE  
**TERRITOIRE DE LA VILLE DE BRUXELLES**

---

*Dégagement et Expansion  
de la Capitale vers le Nord*

---

**Ce que l'opinion publique devrait savoir  
au sujet de la Jonction Nord-Midi**

PAR  
**Fer. REGNIER et Ch. VAN HOEY**  
Ingénieurs A. I. G.

ET  
**Ed. WESTER**



**BRUXELLES**  
**IMPRIMERIE DES TRAVAUX PUBLICS**  
Rue de Flandre, 169  
1936

A  
7  
0  
2  
6  
5  
1

**CRÉATION**  
D'UNE  
**NOUVELLE GARE DU NORD**  
SUR LE  
**TERRITOIRE DE LA VILLE DE BRUXELLES**

---

*Dégagement et Expansion  
de la Capitale vers le Nord*

---

**Ce que l'opinion publique devrait savoir  
au sujet de la Jonction Nord-Midi**

PAR

**Fer. REGNIER et Ch. VAN HOEY**

Ingénieurs A. I. G.

ET

**Ed. WESTER**



BRUXELLES  
IMPRIMERIE DES TRAVAUX PUBLICS

Rue de Flandre, 169

1936

# Création d'une Nouvelle Gare du Nord

sur le

## Territoire de la Ville de Bruxelles

(II<sup>e</sup> DISTRICT)

---

### *Dégagement et Expansion de la Capitale vers le Nord*

---

## Considérations générales

---

Nos brochures en date des 15 mars et 3 mai 1935 présentaient un projet de création d'une nouvelle gare du Nord sur le territoire de la ville de Bruxelles (II<sup>e</sup> district) en opposition au projet de la Jonction Nord-Midi, voté par le Parlement en juin dernier. 1935

Notre conception réalise une expansion de la capitale vers le Nord par la création d'une artère de pénétration de grande envergure reliant l'esplanade, qui s'étend devant la nouvelle gare, à la place Rogier et donnant à cette place un aspect grandiose digne d'une Capitale.

La place ainsi dégagée occupe par le fait même une position plus centrale par rapport à l'ensemble de l'agglomération dont les limites ne cessent de reculer.

La place Rogier devient l'exutoire naturel de tout le trafic motorisé arrivant de la Métropole, ainsi que de celui amené par la nouvelle gare de passage.

Enfin notre projet entraîne automatiquement la transformation et le rajeunissement de tout le quartier compris entre l'Allée Verte et la rue du Progrès.

Ainsi Bruxelles serait serti d'un Bruxelles moderne, doté d'aspects nouveaux et conçus dans un ordre de grandeur qui maintiendrait à la capitale de la Belgique son renom traditionnel et son prestige mondial.

Tous les maîtres dans l'art de bâtir et d'embellir les villes, tous les administrateurs des grandes cités soucieux de la sécurité publique sont d'accord pour déclarer que le grand mal à éviter c'est la concentration et la congestion du trafic.

Le Conseil municipal de la ville de Paris ne cesse de se préoccuper de la question de la circulation dans Paris.

Il considère que le problème de la circulation est aujourd'hui angoissant, grave et presque vital pour l'activité parisienne.

Paris souffre depuis longtemps d'une artérite aiguë qui a des répercussions incalculables sur toute son économie.

Tous les palliatifs ont été épuisés : amélioration du sens unique, établissement de garages, parkings, interdiction de stationnement, rescindement des trottoirs afin d'élargir les chaussées, passages cloutés, signalisation, etc., solutions de circonstances, moyens de fortune au détriment de la rapidité, but essentiel cependant de notre actuelle locomotion.

Des passages souterrains sont en voie d'exécution et nombreux en projets, travaux importants de longue haleine exigeant de gros sacrifices budgétaires de plusieurs centaines de millions pour faire face à l'exécution de ce vaste programme.

Si intéressants que soient ces moyens, nous ne pensons pas qu'ils soient la suite logique d'une étude d'ensemble.

Nous ajoutons que, seules, les mesures qui auront pour objectif une réadaptation des réseaux de circulation sont susceptibles de résoudre le problème.

Si nous envisageons le cas de la ville de Paris, c'est pour

mieux montrer toute l'importance qu'attache la Municipalité à cette question de congestion.

N'est-ce pas aussi pour éviter la congestion des villes que les pouvoirs publics ont créé à grands frais et d'autres mis à l'étude des voies de rocades réunissant entre elles toutes les grandes artères de pénétrations. Ces boulevards, véritables ceintures contournant les villes, ont été reconnus indispensables et permettent au trafic routier de passer d'une direction de la ville dans une autre sans la traverser.

Alors peut-on imaginer qu'en 1936 Bruxelles envisage d'implanter une gare en plein cœur de la ville; mais si cette gare existait ne serait-il pas logique de consacrer des centaines de millions à son déplacement vers la périphérie de la ville. C'est d'ailleurs la solution adoptée à l'étranger où l'on tend à déplacer les gares à proximité immédiate du chemin de fer de ceinture.

Dégager le cœur des cités voilà le problème dont partout on recherche la solution.

Or, c'est précisément l'opposé de ce que réalise le projet Bruneel qui bloque le « Centre » sans aucun souci des moyens de canaliser la circulation.

Dégager la ville aux quatre points cardinaux si possible, telle serait la solution idéale.

Ouvrir des artères de pénétration de grande largeur de façon à faciliter les accès tant ceux venant de la direction d'Anvers, Gand, Mons, Charleroi, Namur, telles sont aussi les directives essentielles d'un plan d'urbanisation du Grand Bruxelles.

Une première étape de ce vaste programme serait réalisée par le déplacement de la gare du Nord tel que nous le concevons.

Les gares ancestrales du Nord et du Midi qui datent de l'époque de la création du chemin de fer occupaient au moment de leur construction les limites territoriales de Bruxelles. Aujourd'hui ces limites sont reculées.

Ceci-dit : *Bien que le vote de la Jonction Nord-Midi soit acquis, nous nous refusons à croire qu'il soit possible de passer à la réalisation d'un travail aussi dispendieux, non susceptible d'améliorer les conditions techniques de l'exploitation, mais susceptible cependant de mutiler la capitale et classé par un professeur d'Université éminent parmi les travaux qualifiés d'aberration esthétique de notre temps.*

Notre foi reste inébranlable et se renforce de jour en jour parce que plus que jamais nous sommes convaincus que la solution adoptée est une solution périmée, dépassée par les événements.

Désireux d'éclairer l'opinion publique nous croyons devoir compléter encore nos exposés précédents par quelques considérations d'ordre ferroviaire et esthétique, financier et technique, et se rapportant spécialement au projet Bruneel.

Est-il besoin d'ajouter que dans les exposés que nous avons développés, sans aucune idée de chicane, mais dans un esprit national, il ne faut pas voir autre chose que le désir de servir.

---

## Considérations d'ordre ferroviaire et esthétique

Pour mieux situer le problème de la jonction, il paraît intéressant de faire un rétroacte de la question et à cet effet on ne pourrait mieux faire que de s'en rapporter à un extrait du compte rendu analytique de la séance du Sénat du 5 février 1931 (pages 358 et 359) ; un sénateur rappelait notamment que :

« Le comte de Smet de Nayer invoquait, le 27 décembre 1910, des faits nouveaux à l'appui d'une révision de la question. Ceux-ci n'ont rien perdu de leur actualité. Mais il est venu s'en ajouter d'autres, qui renforcent singulièrement les motifs que l'on peut invoquer à l'appui d'une révision de la question. Chaque jour apporte, d'ail-

» leurs, encore des arguments nouveaux contre l'exécution  
» du projet.

» Les travaux n'en furent pas moins poursuivis, mais  
» avec une conviction et un enthousiasme singulièrement  
» diminués, jusqu'à ce qu'intervint la parenthèse tragique  
» de la guerre avec toutes ses conséquences.

» Sous la pression des circonstances et, notamment, sous  
» l'empire des conjonctures économiques aggravées, l'aban-  
» don de la jonction fut décidée par la Chambre des re-  
» présentants. Dans les rangs des partisans de la jonction,  
» des défections, et non des moindres, s'accusèrent de plus  
» en plus nombreuses. C'est ainsi, notamment, que l'on  
» peut lire, page 9 de la note de la Société nationale des  
» Chemins de fer, en date du 8 février 1928, au moment  
» où le débat venait de s'ouvrir au Sénat :

» Nous croyons cependant devoir faire remarquer que  
» si de nombreux ministres ont, avant la guerre, été unani-  
» mes à adopter le projet de jonction, l'un d'eux, M. Ren-  
» kin, a voté l'abandon et *tous les ministres d'après guerre*  
» *ont soutenu le projet d'abandon soumis à nos délibéra-*  
» *tions.*

» Si les fonctionnaires d'il y a vingt-cinq ans étaient  
» partisans de la jonction, *ceux d'aujourd'hui en sont*  
» *réellement adversaires.* Ce revirement d'opinion aussi  
» total n'a pu se produire dans les esprits les mieux quali-  
» fiés et les plus compétents, qu'en raison du bouleverse-  
» ment profond, de la transformation complète intervenus  
» dans les éléments de fait qui conditionnaient et justi-  
» fiaient la solution ayant prévalu il y a trente ans.

» Pour se convaincre qu'il en est bien ainsi, il suffit en-  
» core de se reporter à l'étude faite par la Société natio-  
» nale des Chemins de fer en 1928. Le résultat de cette  
» étude a été consigné dans les termes succints suivants :

» 1° La Jonction n'augmenterait ni la sécurité, ni la  
» régularité de l'exploitation ;

» 2° L'exploitation de la Jonction n'apporterait aucune

» amélioration dans l'utilisation du personnel et du matériel;

» 3° La Jonction ne rendrait pas les communications plus rapides;

» 4° La Jonction procurerait, certes, des avantages à certaines catégories de voyageurs..;

» 5° L'exploitation de la Jonction serait nettement déficitaire. La conclusion de cette étude a été formulée comme suit :

» *La Jonction ne devant améliorer ni les conditions techniques ni les résultats financiers de l'exploitation, la Société nationale des Chemins de fer belges estime que la réalisation de ce travail n'est pour elle, d'aucun intérêt* ».

En 1935 l'avis de cet organisme n'a pas varié et n'a rien perdu de sa valeur démonstrative.

Quand les ingénieurs de la Société donnent leur opinion, ils le font en conscience et soucieux de leur responsabilité.

D'autre part, la Jonction a-t-elle jamais été réclamée par le pays? Il n'est pas de notoriété publique que des voyageurs aient demandé une liaison directe entre le Nord et le Midi.

Cependant le Sénat a, par le vote du 27 juin dernier, <sup>1935</sup> décidé l'achèvement immédiat de la Jonction.

Est-ce par incompréhension, par lassitude ou discipline de parti?

Que le pays se désintéresse de la question en tant que jonction, soit, mais qu'il puisse s'en désintéresser en tant que finances: Non, des millions de fois non.

Il faut que le pays s'oppose à l'exécution de ce travail aussi ruineux que reconnu inutile par les techniciens et par tous ceux qui se sont donnés la peine d'étudier le problème.

Malheureusement rares sont ceux qui connaissent la question.

Les parlementaires eux-mêmes n'auraient-ils pas obéi à une discipline commandée par leur groupement politique?

L'analyse des « Annales parlementaires » du 27 janvier 1931 au 27 juin 1935 est suggestive et mérite une étude attentive pour ceux désireux de se faire une opinion fondée.

Les controverses les plus éloignées s'opposent tant au point de vue juridique, technique, esthétique, coût des travaux dont les chiffres varient du simple au triple, rentabilité, etc., etc.

Malheureusement aussi le pays est mal informé et l'opinion publique attend un commencement d'exécution pour clamer sa stupeur.

Si aujourd'hui l'agglomération bruxelloise ne proteste que trop platoniquement c'est par manque d'informations.

Cette Jonction doit être connue par le pays en général et par Bruxelles en particulier.

En quoi consiste donc ce travail?

La description qu'on en donne, et qui se trouve publiée, est généralement celle-ci :

Le projet Bruneel comporte à la sortie de la gare du Nord, côté de la rue de Brabant, le viaduc Nord, long de 216 mètres, qui va jusqu'à l'entrée du Jardin botanique, rue Linné.

A partir du Jardin botanique, rue Linné, le tunnel qui mesure 1.948 mètres, tunnel dont la tête Nord est au Jardin botanique, passe ensuite en sous-sol sous le Jardin botanique, la rue Pachéco, la rue Berlaimont, traverse, en sous-sol toujours, la rue Sainte-Gudule, à proximité de la Collégiale, puis la rue de Loxum et ainsi à la Putterie.

De la Putterie, le tunnel passe sous la Grande Harmonie, la rue de l'Empereur, la rue d'Or, pour déboucher en contre-bas de la Chapelle, où se trouve la tête Sud du tunnel.

Là, les six voies du chemin de fer retrouvent le plein air.

Le viaduc Sud, dont le gros œuvre est achevé, s'étend de la place de la Chapelle à la gare de Bruxelles-Midi en passant place de la Constitution.

Mais ce qui n'est pas décrit d'une façon aussi précise c'est la situation des remblais ou des viaducs à construire tant au Nord qu'au Sud, respectivement entre la gare de Schaerbeek et la place Rogier, et entre Forest et la place de la Constitution.

Du côté Nord c'est un remblai de 7 mètres de hauteur qui occupera l'emplacement de l'éperon constitué par les voies actuelles.

Ce remblai surmonté de son garde-corps atteindra donc près de 9 mètres de hauteur et sera distant d'environ 11 m. 50 de l'alignement des façades de la rue du Progrès et d'environ 8 m. 25 de l'alignement des façades de la rue d'Aerschot.

Ce sera donc une véritable muraille de Chine qui au point de vue esthétique condamnera sans rémission, et à vie, tous les quartiers situés entre l'Allée Verte et la rue du Progrès, quartiers qui cependant demandent à être rajeunis.

Ils sont aujourd'hui tombés dans l'oubli et la promiscuité précisément parce que cachés par l'éperon des voies de chemin de fer.

A cet éperon on substitue une muraille de plusieurs mètres de hauteur, muraille qui permettra cependant le passage en tunnel de la rue Rogier et de l'Avenue de la Reine. Des ouvrages de l'espèce ne sont jamais de nature à modifier le caractère équivoque des quartiers qu'ils relient, bien au contraire. Les abords des viaducs et tunnels rappellent beaucoup le voisinage des fortifications!!

Une pareille situation a été reconnue tellement désastreuse que la ville d'Anvers envisage la disparition, à grands frais cependant, de la gare centrale et des remblais y conduisant.

Alors comment concevoir qu'il soit possible de doter la Capitale d'une situation reconnue défectueuse pour la Métropole.

Aux abords de la place Rogier les voies franchissent, en viaduc, la rue de Brabant et les rues environnantes, nou-

velles obstructions vraiment peu désirables. La rue de Brabant, artère principale établissant la communication entre la place Rogier et Schaerbeek, se trouvera couverte par un ouvrage biais et cela sur une longueur de près de 100 mètres.

Vient ensuite la traversée en tunnel du Jardin botanique en passant par la serre Victoria. Ce tunnel n'est en vérité qu'un ouvrage traversant le Jardin botanique en contre-haut du niveau actuel du jardin et qui nécessitera l'abatage de tous les beaux arbres existants, le jardin devant être établi en contre-haut du tunnel.

En fait c'est la physionomie du Jardin botanique modifiée à tel point que ce jardin n'aura plus aucun caractère et que sa disparition ne pourra que succéder fatalement à cette malheureuse transformation.

Alors que dire des exposés présentés par les rapporteurs du projet qui estiment que la Jonction ne compromettra en rien l'esthétique de la Capitale!

Ces remblais ou viaducs deviendront des éléments de beauté.

La traversée de la rue de Brabant: élément de beauté.

La traversée du Jardin botanique: beauté toujours.

Les viaducs étriqués se succédant entre la Chapelle et la place de la Constitution: beauté.

Le viaduc de la place de la Constitution: beauté.

Les remblais du côté de la gare du Midi dans la direction de Forest: beauté.

Et voilà comment se conçoit l'embellissement de la Capitale par les jonctionnistes de 1935!!!

Mais avons-nous le droit de ricaner devant un tel désastre? Non, ni même celui de nous taire.

Il faut le dénoncer, il faut que ceux qui voient, clament leurs protestations à l'égard de ceux qui ne veulent pas voir, de ceux entraînés par l'idée de réaliser une œuvre coûte que

coûte, ou à l'égard de ceux qui jusqu'à ce jour n'ont pas été informés de cette situation.

Si les nécessités de l'exploitation du chemin de fer exigeaient une telle perturbation de la Capitale, il faudrait peut-être se résigner et s'incliner devant les exigences de la technique moderne.

Mais l'inutilité absolue de ce travail, dont le coût dépassera les prévisions de plusieurs centaines de millions, dont le rendement déficitaire sera supporté par les contribuables, a été démontrée par les techniciens.

Mais, dira-t-on, le vote est acquis!

Qu'importe!

La première pierre, qui devait être posée le 5 novembre dernier, ne l'est pas encore.

Il est temps encore de réagir, de faire appel au bon sens et de faire triompher devant le danger qui menace la Capitale, notre devise nationale:

« L'UNION FAIT LA FORCE »

---

## Considérations d'ordre financier

Il n'est un secret pour personne que le vote de la Jonction « Nord-Midi » émis le 27 juin dernier par le Sénat a été un vote de lassitude.

On sait aussi que tous les ministres d'après-guerre ont soutenu le projet d'abandon soumis à leurs délibérations.

Ceci c'est l'histoire ancienne sans doute, mais l'histoire du passé n'accorde-t-elle pas le précieux privilège d'ouvrir l'horizon à ceux qui ne l'ont pas découvert.

Il faut que l'opinion publique, qui ne reflète pas précisément l'opinion du parlement, sache.

Quand elle saura, elle réagira et opposera son « veto » contre ce malencontreux projet qui nous est imposé par un

vote de lassitude alors que son utilité n'est pas reconnue, qu'il n'est pas réclamé par les techniciens de la Société nationale des Chemins de fer belges, qu'il détruit l'esthétique de la Capitale et, chose plus grave, qu'ils constitue un gouffre à millions.

Des chiffres tellement discordants ont été cités depuis le 27 janvier 1931 jusqu'à la veille même du vote, puisque entre le 10 et 12 avril une majoration de 107 millions fut sollicitée, qu'en présence de cette incertitude, l'opinion se croit en droit d'exiger des précisions.

Ces précisions doivent pouvoir nous être données puisque le 12 avril déjà il fut déclaré par le rapporteur du projet de loi instituant la Société nationale pour l'achèvement de la Jonction que l'exécution de ce travail a été mûrement étudiée et que tout est prêt en vue de l'adjudication.

D'autre part les estimations citées depuis 1931 et dont les chiffres peuvent être retrouvés aisément dans les comptes rendus analytiques ont varié de 136 millions à 800 millions.

Finalement le montant de l'emprunt à garantir par l'Etat fut porté à 400 millions, suite au dernier devis qui date du 6 avril soit trois jours après le vote favorable du Sénat, devis portant à 384 millions les dépenses.

Dans ce chiffre, les travaux de la Jonction figurent pour 188 millions et 196 millions pour le relèvement des voies de Schaerbeek à Bruxelles-Nord et de Forest à Bruxelles-Midi.

Lorsqu'un industriel se propose d'effectuer une transformation importante de ses immobilisations et de ses moyens de production, il établit d'abord un devis sérieux et calcule ensuite quel sera le rendement des immobilisations nouvelles, c'est-à-dire leur influence sur le prix de revient.

A la veille des adjudications on demande donc :

1° Si le chiffre de 196 millions prévu pour le relèvement des voies est maintenu ?

2° Si le chiffre de 188 millions pour la Jonction proprement dite est maintenu ?

Ce dernier chiffre prévu pour la construction du tunnel résulte d'une adjudication-concours du 30 juillet 1930. Le voûtement de la halte centrale est compris dans ce prix.

Il ne faut pas se dissimuler cependant que les firmes concurrentes n'ignoraient pas le but de ce concours, elles savaient parfaitement qu'il s'agissait en l'occurrence de fournir des chiffres qui ne devaient servir qu'à fixer des bases d'estimation. Elles savaient aussi que leur offre ne serait pas suivie d'exécution; mais n'est-il pas à prévoir que les résultats de la prochaine adjudication, qui sera cette fois suivie d'exécution, ne seront pas totalement différents.

Les ingénieurs qui dressent aujourd'hui les cahiers des charges et *devront prendre leurs responsabilités*, ne manqueront pas d'attirer spécialement l'attention des soumissionnaires, sur les difficultés d'exécution des travaux en terrains de mauvaise qualité, sur les précautions et dispositions exceptionnelles à prendre en vue de sauvegarder la stabilité des constructions existantes et notamment de la Collégiale de Sainte-Gudule et de l'Eglise de la Chapelle.

Il ne s'agit plus aujourd'hui d'avancer des généralités, de se contenter d'affirmer que dans les terrains de nature aquifère il suffit de faire des rabattements de nappes, que ces travaux sont devenus courants, qu'on a exécuté sans difficulté le tunnel sous l'Escaut, sous la Tamise, sous la Sprée, sous la Mersey, etc., etc...

Non il faudra passer à l'exécution. On vaincra, espérons-le, toutes ces difficultés; en tout cas les ingénieurs prendront des dispositions en conséquence, mais ils savent aussi ce que coûteront des travaux délicats de l'espèce.

C'est ici que s'ouvre le gouffre à millions et que le mot gouffre trouve toute sa valeur d'expression.

Il faut aussi qu'avant d'entamer les travaux, qui s'exécuteront probablement par adjudications successives, on réclame le coût total suivant devis préalablement dressés. Il ne faut pas que le fait d'entamer une entreprise partielle mette le pays dans l'obligation de poursuivre les travaux coûte que coûte.

Non ce serait la tactique du doigt dans l'engrenage qui conduit vers l'inconnu.

## UN MOT DE LA RENTABILITE

Tous les calculs étant basés sur le coût de 400 millions, le rapporteur lui-même, en séance du 12 avril 1935, reconnaît qu'il faut envisager deux périodes: la première sera déficitaire, la seconde bénéficiaire. Qu'au bout de 20 ans, l'entreprise pourrait devenir bénéficiaire!

Et voilà la *brillante situation financière que nous réserve la Jonction qui est imposée au pays par un vote de lassitude.*

Tout cela il faut que l'opinion publique le sache et puisse en mesurer toutes les conséquences.

Mais dans vingt ans que seront devenus les chemins de fer?

Que sera devenue l'évolution de plus en plus rapide des moyens de transports?

Il y a un an à peine aurait-on soupçonné qu'un service d'avions, deux départs par semaine, aurait transporté en 3 jours et demi les voyageurs de Bruxelles à Léopoldville?

Aurait-on osé soupçonner il y a quelques années que l'aviation civile internationale aurait été organisée et aurait eu son statut international? C'est cependant chose faite aujourd'hui.

Faut-il rappeler:

— Les itinéraires de la route des Indes, prolongée jusqu'à Hanoï et en Australie.

— Les itinéraires transafricains desservant les principales possessions européennes.

— Les routes aériennes d'Europe vers l'Amérique.

Que dire du réseau européen d'aéronautique.

L'aéronautique s'est répandu à travers le monde, et cette extension est sans limite.

Que dire des autoroutes projetées dans tous les pays du

monde, exécutés et en voie d'exécution en de nombreux endroits?

L'urgence de la création de voies dévolues à ces véhicules spéciaux et dévorants pour le transport rapide, des individus et des marchandises, s'imposent partout. Des réseaux sont amorcés en France, Allemagne, Italie, Hollande, etc., etc...

Les réalisations se poursuivent partout avec une rapidité foudroyante.

L'automobile et l'avion voilà incontestablement les moyens de transports modernes qui ne manqueront pas de triompher.

Les années d'après guerre sont marquées au point de vue motorisation d'une intense activité. L'automobile poursuit son travail d'infiltration et de conquête.

Sonné par le début de la crise économique, le réveil est brutal. L'automobile à grignoté le rail. Son audace sans borne s'étale désormais au grand jour. Des services routiers de transport public de voyageurs doublent les services ferroviaires même sur les plus longs parcours.

Les transports de messageries abondent.

Libre de ses mouvements, n'étant frappée d'aucune des multiples obligations légales qui incombent au chemin de fer, service public, l'automobile a écrémé le trafic. De ce fait, l'exploitation des chemins de fer accuse un caractère déficitaire dont le trésor fait les frais.

En France le trou à combler annuellement atteint plusieurs milliards.

Cette situation devient d'autant plus alarmante que les transports aériens ne tarderont pas à battre l'automobile.

Les chemins de fer seront donc bientôt un mode de transport périmé et cela malgré la lutte qu'ils essayeront vainement de soutenir contre la route et l'air.

L'électrification, dernier spasme de cette lutte, a été tentée partout, mais partout les résultats d'exploitation sont déficitaires, même dans les pays tels que la Suisse où les

déficits atteignent des centaines de millions par an et cela malgré l'utilisation de la houille blanche.

Or n'oublions pas cependant qu'il a été dit: « *que la Jonction n'est pratiquement réalisable que si l'on électrifie le réseau* ».

Cela a été démontré au cours des débats passionnants reproduits dans les annales parlementaires.

Contribuables, que de beaux jours en perspective!

Puisse le bon sens belge intervenir en temps et empêcher cette ruineuse réalisation.

---

## Considérations d'ordre technique

Faut-il continuer l'électrification?

On a lu avec intérêt les communiqués relatifs au rendement financier de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers et signalant que le trafic actuel des voyageurs, qui s'était accru de 20 p. c. au cours de la période de l'Exposition, n'est aujourd'hui que de 5 p. c. supérieur à celui de l'an dernier à la même époque; que d'ailleurs pour l'ensemble du réseau belge une progression à peu près identique s'observe en ce moment.

Il semble utile de rappeler les estimations nombreuses qui furent opposées au cours de la séance du Parlement du 12 juin 1935 et relatives au coût de l'électrification de cette ligne.

*Ces chiffres varient de 46 millions à 150 millions.*

Le rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1933 (rapport du 2 août 1933, page 21) estime à 116 millions le coût de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, soit environ 2.640.000 francs le kilomètre.

Les auteurs de certains projets estimaient la dépense à 143 millions. Des parlementaires en séance du 12 juin 1935

estimaient le coût à 150 millions. L'un d'entre eux cita même le chiffre de 46 millions, soit environ 1 million le kilomètre (page 1383 des « Annales parlementaires » du 12 juin 1935).

Ce dernier estima à 454 millions la dépense de l'électrification de l'étoile ferroviaire de 454 kilomètres correspondant à :

Bruxelles-Mons . . . . .	61 kilomètres
Bruxelles-Ath. . . . .	53 kilomètres
Bruxelles-Charleroi . . . . .	56 kilomètres
Bruxelles-Namur . . . . .	62 kilomètres
Bruxelles-Liége . . . . .	100 kilomètres
Bruxelles-Ostende. . . . .	122 kilomètres

D'autre part on lit page 26 du Rapport de la Commission des Transports du Sénat du 2 août 1933 :

« En se rapportant au devis établi pour Bruxelles-An » vers la transformation électrique du Métropolitain de » Belgique comprenant l'établissement, l'équipement et le » matériel, peut être estimé sur la base du même prix » moyen de 100 millions par ligne au montant de 600 mil- » lions pour les six lignes restantes (338 kilomètres). »

Mais n'a-t-on pas annoncé dernièrement (22 novembre) qu'en ce qui concerne l'électrification de la ligne du Luxembourg et de la ligne de l'Ourthe, le Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges avait écarté définitivement toute idée d'une exécution de ce travail par la Société Nationale dont la trésorerie ne pouvait supporter un décaissement de l'ordre de 600 millions.

Le Conseil étudie en ce moment une formule consacrant une large intervention de l'Etat dans la dépense à résulter de l'électrification éventuelle de ces lignes.

Il résulte de ce qui précède que le 2 août 1933 on estime à 600 millions le coût des 338 kilomètres de lignes, soit environ 1.775.000 francs le kilomètre.

En novembre 1935 les techniciens estiment à 600 millions le coût de l'électrification de la ligne du Luxembourg

et de l'Ourthe (198 + 66) = 264 kilomètres, soit environ 2.273.000 francs le kilomètre.

Il convient de rappeler qu'un parlementaire a estimé à 320 millions le coût de l'électrification pour les 270 kilomètres de lignes qui, aujourd'hui, est estimé, par les techniciens, à 600 millions (voir « Annales parlementaires » du 12 juin 1935, page 1383).

Ce même parlementaire ajoute que, pour la dépense de 320 millions, le rendement serait de 4 p. c. l'an et de 5 p. c. si le trafic reprenait dans la proportion de 1/3.

Quel serait donc le rendement si les dépenses atteignaient *600 millions au lieu de 320 millions?*

Nous savons que pour arriver à établir le chiffre de dépense de 1 million le kilomètre il est procédé à une ventilation de la dépense, les travaux de la voie et de la signalisation sont escamotés sous prétexte que ces travaux auraient été effectués même si l'on n'avait pas électrifié!!

A cela nous opposons le raisonnement suivant:

Nous achetons une voiture automobile Packard pour 200.000 francs. En fait cette voiture ne nous coûte que 50.000 francs parce que si nous n'avions pas acheté une Packard nous aurions acheté une Minerva de 150.000 fr.; donc la Packard nous coûte 50.000 francs!! C'est exactement le même raisonnement.

C'est d'ailleurs par un raisonnement de l'espèce qu'un parlementaire fixait un jour à 143 millions la dépense totale de la Jonction Nord-Midi.

Si donc on adopte comme base du coût de l'électrification par kilomètre le dernier chiffre de 2.273.000 francs nous trouvons pour le coût de l'étoile ferroviaire de 454 kilomètres:

$454 \times 2.273.000 = 1.031.942.000$  soit plus d'un milliard de francs.

Pour le projet d'ensemble Métropolitain de Belgique et

L. O. B. A. 584 kilomètres (page 46 du rapport du Sénat du 11 mai 1932) :

$584 \times 2.273.000 = 1.327.432.000$  francs soit 1 milliard 327 millions.

*Ces chiffres sont sensiblement plus élevés que ceux annoncés par l'un des rapporteurs de la Commission.*

Les mêmes calculs établis sur la base du coût de Bruxelles-Anvers (116 millions pour 44 kilomètres) conduiraient respectivement aux chiffres suivants :

$$454 \times 2.640.000 = 1.198.560.000 \text{ francs}$$

$$584 \times 2.640.000 = 1.541.760.000 \text{ francs}$$

Enfin les calculs ne devraient-ils pas être établis plutôt sur la base de 143 millions !

Tous les chiffres dont il vient d'être question ne tiennent pas compte de la dévaluation du franc.

*En résumé on constate que le coût de l'électrification au kilomètre reste indéterminé et que les chiffres les plus différents ont été avancés, mais ce qui est certain c'est que l'électrification nécessitera des immobilisations astronomiques conduisant directement au gouffre à milliards dont il a été si souvent question.*

N'est-ce pas aussi le moment de rappeler le paragraphe 2 de la page 30 du rapport de la Commission des transports présenté au Sénat le 2 août 1933.

« Du point de vue ferroviaire le projet Bruneel, en concordance avec la date de son élaboration, comportait »  
« une faiblesse technique : l'exploitation à vapeur ayant »  
« pour conséquence la difficulté d'aération et l'inconvénient des fumées et des scories, auxquels on avait cru »  
« pouvoir parer par l'expédient de tracteurs électriques, à atteler et à dételer à chaque gare d'about.

« Aujourd'hui on n'envisage plus que la traction électrique directe, en liaison avec la ligne Bruxelles-Anvers »  
« et les électrifications ultérieures du réseau.

« Dans ces conditions, la Jonction Nord-Midi devient

» *l'entreprise jumelle de la construction du Métropolitain de Belgique.*

» *Toutes deux se complètent et s'interpénètrent, l'une impliquant l'autre.* »

On peut donc déduire de ce qui précède que la Jonction entraîne l'électrification.

D'ailleurs le projet de loi instituant la Société Nationale pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi et déposé à la Chambre le 12 avril 1935 laisse bien entrevoir l'électrification graduelle de voies radiales importantes, d'après le projet connu sous le nom de :

« Métropolitain de Belgique »

Toute la discussion au cours de la séance de la Chambre du 12 juin 1935 porta d'ailleurs sur cette question de l'électrification. Nous lisons, page 1393 des « Annales parlementaires », ces déclarations suggestives :

« Comment peut-on dire, dans cette Chambre, que l'Europe entière renonce actuellement à l'électrification. La vérité c'est que dans l'Europe entière la volonté de tous les techniciens est tendue vers les problèmes de l'électrification.

» Voilà, Messieurs, les raisons pour lesquelles je suis jonctionniste, voilà pourquoi je crois qu'il faut voter le projet qui vous est soumis. »

Par ailleurs, page 758 des « Annales parlementaires », séance du Sénat du 26 juin 1935, ces paroles suggestives furent prononcées par le même parlementaire :

« Mais ce n'est jamais parce que vous aurez voté aujourd'hui la Jonction que vous serez tenus de voter demain l'électrification.

» . . . . .  
» . . . . .

» Par conséquent le gouffre à milliards que vous entre-

» voyez si le projet est voté, ne saurait nous inquiéter actuellement. Je ne puis assez le répéter .»

Et voilà comment fut votée la Jonction.

*A la Chambre, le vote de la Jonction impliquait l'électrification. Au Sénat, le vote de la Jonction n'impliquait plus l'électrification.*

Un argument bien souvent mis en avant en faveur de l'électrification :

L'électrification développerait le trafic ; mais ne sont-ce pas plutôt les modifications faites à l'exploitation à l'occasion de l'électrification qui sont causes d'un développement du trafic.

Lorsqu'il y a une trentaine d'années fut inauguré le train-bloc, on constata une augmentation de trafic non par la mise en circulation du train-bloc, mais parce qu'une fréquence plus grande fut apportée à l'exploitation de la ligne Bruxelles-Anvers.

Ce qui intéresse le voyageur n'est pas que son train soit remorqué par une machine à vapeur ou par une locomotive électrique ou par un moteur à essence, mais que les gares soient pratiques, que les horaires soient commodes et assurés de la fréquence, que le personnel soit accueillant et que les voitures soient confortables.

La confrontation des bilans des pays qui ont électrifié montre que l'électrification est une opération onéreuse qui ne peut qu'obérer davantage la situation budgétaire.

La Suisse, qui possède 80 p. c. de ses lignes électrifiées, (houille blanche) perd annuellement 200 millions.

En général l'électrification se révèle déficitaire, elle ne présente qu'un intérêt de luxe profitant uniquement aux voyageurs et aux riverains des sections électrifiées ; la surcharge d'immobilisations en résultant rend plus difficile la situation des réseaux en présence du développement considérable des transports automobiles par routes qui n'exigent presque aucune immobilisation.

Dans ces conditions, il serait inacceptable de faire supporter par la voie des tarifs unifiés et du compte commun, les charges de ce luxe aux voyageurs des sections non électrifiées et aux transports des marchandises.

D'autre part en cas de guerre l'électrification des artères du pays lui ferait courir un danger grave tant au point de vue militaire qu'économique.

L'Allemagne se garde d'électrifier ses grandes artères et n'électrifie que des lignes de montagne, d'ailleurs de faible longueur et en petites quantités.

Il conviendrait d'émettre le vœu qu'avant toute décision, la question d'électrification soit examinée par des financiers et des techniciens non intéressés à la question, qu'un bilan incontestable de l'opération soit établi et qu'aucune électrification ne soit décidée si, avec des amortissements normaux, elle n'apporte pas une économie substantielle.

Qu'au cas où les électrifications réalisées viendraient à se montrer plus onéreuses que l'exploitation antérieure, le supplément de dépenses soit supporté tant par des surtaxes sur les tarifs voyageurs de ces sections, que par des garanties d'intérêts données par les régions riveraines, et, qu'en aucun cas, ces charges ne puissent retomber sur les voyageurs des autres sections et sur les transports des marchandises.

C'est dans *la traction autonome* qu'à l'étranger on recherche la solution pratique destinée à sauver les chemins de fer.

La traction autonome, celle qui ne fait dépendre la remorque du train que de l'engin de traction et non pas de tout un ensemble électrique compliqué est en pleine évolution depuis quelques années.

Outre les progrès considérables qu'est en train de faire la locomotive à vapeur, celle à moteur Diesel, l'automotrice légère et rapide, l'autorail sont nés et ce nouveau mode de traction permettra de fractionner et de diversifier le tra-

fic autant que pourront l'exiger les formules d'exploitation les plus modernes.

Il est hors de doute que la traction par locomotives autonomes, qu'il s'agisse de machines à vapeur ou de moteurs thermiques, présente des avantages tels que si elle n'existait pas il faudrait la créer, et elle a devant elle un champ de progrès presque illimité.

Tandis que de très intéressants perfectionnements de la locomotive peuvent être dès maintenant largement utilisés et que le moteur Diesel de traction fait des progrès rapides, on voit déjà à l'étranger en application de nouveaux processus de production et d'utilisation de la vapeur et des moteurs thermiques.

N'a-t-il pas été déclaré par un de nos parlementaires que dans l'Europe entière la volonté de tous les techniciens est tendue vers les problèmes de l'électrification?

Tous les techniciens savent au contraire que c'est vers la traction autonome, dont les avantages sont incomparables, que convergent tous les efforts des spécialistes.

La question de l'autorail est liée tout entière à la rénovation du Chemin de fer. Le développement extraordinaire qu'elle a pris au cours de ces dernières années permet de dire qu'elle entre actuellement et dans la plupart des pays, dans sa phase décisive.

Certains pays comme la France, la Hollande, l'Italie, la Tchécoslovaquie, l'Autriche, le Danemark, l'Angleterre, la Hongrie, la Norvège, l'Allemagne étendent de plus en plus leurs réseaux de traction autonome.

En France, les services d'autorails par automotrices et trains-automotrices comportent à ce jour 12.250 kilomètres avec 66.000 kilomètres de parcours journalier.

Il y a lieu de citer notamment :

L'Etoile de Lille, rayonnant vers Lens, Bethune, Valenciennes, Cambrai, Dunkerque, Arras, Boulogne.

L'Etoile du Mans.

Lyon-Grenoble.

Paris-Le Havre, 228 kilomètres.

Paris-Lyon, 512 kilomètres, distance parcourue à la vitesse commerciale de 106 kilomètres à l'heure.

Paris-Vichy.

Paris-Deauville.

Paris-Lille, 258 kilomètres, parcourus à 97 kilomètres à l'heure.

Dieppe-Nantes, 497 kilomètres, parcourus à 95 kilomètres à l'heure.

Le chemin de fer du Nord-Français met en circulation des rames automotrices Diesel électriques (traction autonome).

L'Allemagne multiplie et étend à de grands parcours les services par automotrices: Berlin-Cologne; Berlin-Munich; Berlin-Stuttgart; Berlin-Königsberg; Cologne-Leipzig; Dresde-Nürenberg; etc...

Les Etats-Unis, le Canada et le Mexique envisagent des améliorations importantes de leur exploitation par traction autonome non seulement par véhicules isolés, mais aussi par rames Diesel articulées et à très grandes vitesses.

L'automotrice ne tardera plus à laisser loin derrière elle tous les équipements de la traction électrique qui nécessitent l'investissement de capitaux par trop importants.

Dès lors faut-il s'étonner que les techniciens prennent nettement position contre les projets d'électrification et qu'ils ont voulu dégager leur responsabilité dans une note remise au Conseil d'administration de la S. N. C. F. B.

En effet, on a lu avec intérêt que:

« *La Direction, dont tous les efforts ont tendu en ces dernières années à améliorer la situation de trésorerie,*

» *sans pour cela recourir aux emprunts, verrait avec regret*

» *contrecarrer cette politique par une opération qui exige-*

» *rait un décaissement de près de 600 millions (il s'agit de*

» *la ligne du Luxembourg et de celle de l'Ourthe).*

» *La Direction voit avec anxiété la tendance actuelle*

» *d'investir dans les chemins de fer, et sans nécessité abso-*

» lue des capitaux de plus en plus importants. Après les  
» 100 millions de Bruxelles-Anvers, voici venir les 600  
» millions des lignes du Luxembourg. Et l'on parle main-  
» tenant déjà des étapes suivantes: Bruxelles-Charleroi,  
» Bruxelles-Louvain, le Métropolitain de Belgique. »

Mais le rapporteur du projet de la Jonction n'a-t-il pas déclaré, à la séance du 12 juin 1935 (« Annales parlementaires », page 1381): « Nous (Commission spéciale  
» constituée d'accord avec le Ministre des Transports et  
» composée de cinq membres de la Commission des Trans-  
» ports du Sénat et de cinq membres de la Commission des  
» Transports de la Chambre) sommes surtout pour cette  
» solution aujourd'hui, parce qu'elle constitue à nos yeux  
» l'élément principal d'un projet d'ensemble de rénovation  
» de l'exploitation de notre grand réseau ferroviaire:  
» ce projet est le Métropolitain électrique de Belgique, et  
» pour sa réalisation, la Jonction s'impose. »

---

## Conclusions

Le procès de la Jonction n'est plus à faire.

*Du point de vue ferroviaire:*

Son inutilité a été démontrée puisque tous les Ministres des Chemins de fer qui se sont succédé au Département, après la guerre, ont été unanimement d'accord sur le rejet.

Les Ministres reflètent généralement l'opinion de leurs techniciens.

La S. N. C. F. B. a estimé en son temps que « la réalisation de ce travail n'est pour elle d'aucun intérêt, la Jonction ne devant améliorer ni les conditions techniques, ni les résultats financiers de l'exploitation.

*Du point de vue urbanistique:*

Tous les spécialistes dans l'art d'embellir les villes seront d'accord pour condamner, sans rémission, un travail qui mutile une ville du Nord au Sud.

Alors que dans toutes les capitales les Pouvoirs publics se défendent contre la congestion, prévoient des crédits considérables pour dégager le cœur des cités, démolissent les enceintes fortifiées qui encerclent les villes et qui constituent des entraves à leur libre développement, à Bruxelles on édifierait en 1936 une muraille de Chine de plusieurs mètres de hauteur séparant la ville en deux tronçons.

Ce serait là une hérésie urbanistique.

*Du point de vue technique:*

Deux raisons essentielles ont conduit les Parlementaires au vote incompréhensible et inconcevable instituant l'Office national pour la continuation des travaux de la Jonction :

1° L'électrification du réseau;

2° L'existence des ouvrages d'art exécutés avant 1914.

En ce qui concerne la première raison il a été reconnu par les Parlementaires que la Jonction est l'entreprise jumelle de la construction du Métropolitain électrique de Belgique.

*Pas de Jonction sans électrification.*

*Pas d'électrification sans Jonction.*

Or les rapports récents des techniciens de la S. N. C. F. B. sont formels et s'opposent à l'électrification en raison des immobilisations considérables qu'elle nécessite et du manque de rentabilité de l'entreprise.

Quant à la seconde raison nous nous refusons à croire que, tenant compte des exigences actuelles de l'exploitation, plus grandes vitesses, locomotives plus lourdes, courbures et appareils de voies modernes, etc., des ouvrages à superstructure métallique, abandonnés depuis plus de vingt ans,

puissent être conservés dans leur état actuel. Nous en prévoyons, sinon la démolition, tout au moins de profondes et coûteuses transformations.

La Sagesse, la Logique et le Bon Sens s'opposent donc à la réalisation d'une conception surannée aussi dispendieuse qu'inutile, aussi calamiteuse que contraire à tous les principes de l'esthétique urbaine et de la technique modernes.

Bruxelles, le 31 décembre 1935.

F. REGNIER et Ch. VAN HOEY.

Ingénieurs A. I. G.,

Ed. WESTER,

31, avenue du Boulevard.

