

LE PROBLÈME DE LA JONCTION

DES
RÉSEAUX FERRÉS DU NORD ET DU SUD
DE LA BELGIQUE

La Jonction Nord-Midi par le centre de Bruxelles

DISCOURS PRONONCÉS AU SÉNAT

PAR LE COMTE DE SMET DE NAEYER

Extraits des *Annales Parlementaires* des 27, 29 et 30 décembre 1910

BRUXELLES
Imprimerie Scientifique Charles BULENS, éditeur
75, rue Terre-Neuve, 75

1911

AVANT-PROPOS

Je n'ai pas été le promoteur de la jonction Nord-Midi avec gare centrale.

Je m'y suis résigné jadis :

1^o Parce qu'elle répondait en principe à une idée juste à laquelle, du reste, je suis resté fidèle : la nécessité du raccordement direct des lignes ferrées du nord de la Belgique à celles du sud ;

2^o Parce que j'avais en vain essayé de faire prévaloir dans ce but la solution que j'ai toujours considérée comme la meilleure : l'utilisation de la ceinture ouest, mise à quatre voies et franchissant le canal maritime à Laeken par un pont fixe surélevé (aussi à quatre voies), permettant le passage des grands bateaux du Rhin.

Depuis lors, des faits nouveaux se sont multipliés.

On a notamment dépensé 18 millions en expropriations et en travaux à la gare du Nord, et cette gare a révélé la puissance de trafic dont elle est susceptible, en répondant à tous les besoins de l'Exposition de 1910.

Convaincu que la soudure des lignes du Nord et du Midi est réalisable aujourd'hui par des moyens plus simples que les travaux dispendieux et périlleux préconisés par l'Administration des Chemins de fer,

convaincu aussi que l'exécution de ces travaux constituerait à la fois le « sabotage » des gares du Nord et du Midi et celui des artères de grand luxe dont la ville de Bruxelles, en association avec l'Etat, poursuit la création dans le quartier de la Putterie,

j'ai voulu dégager la part de responsabilité qui m'incombe dans la décision gouvernementale provoquée, pour ne pas dire imposée, par l'Administration compétente proclamant que, faute d'exécution immédiate de la jonction, l'exploitation de nos chemins de fer deviendrait impossible et j'ai voulu aussi indiquer une solution à la fois meilleure et plus économique, n'impliquant que l'amélioration des installations existantes et conservant à Bruxelles ses aspects esthétiques.

Le projet de jonction centrale sur remblais de 6^m50 d'élévation et de 38 mètres de largeur, avec amorce d'un métropolitain du même type que les grands chemins de fer, n'est que le décalque du travail exécuté à Berlin en 1880. Pareil dispositif, qui se justifiait peut-être il y a trente ans dans une ville sans originalité architecturale, est en opposition avec les progrès de la technique moderne; il est ruineux et destructif de la beauté de Bruxelles.

J'estime que la faute que l'on est à la veille de per-

pétrer est plus grave encore que celle commise en 1835, lorsque l'on a fait choix de Malines comme point central de nos voies ferrées.

C'est pourquoi j'ai tenu à mettre sous les yeux du public quelques éléments de la question, afin de l'aider à apprécier le projet en connaissance de cause.

J'ai reproduit, d'après les *Annales Parlementaires*, mes discours au Sénat des 27, 29 et 30 décembre 1910, et j'y ai joint cinq schémas, dont le premier indique les lignes de jonction est et ouest avec leurs gares de passage, le second le dispositif de la gare du Nord améliorée, le troisième celui de la gare du Midi. On remarquera qu'à très peu de frais et sans aucune expropriation nouvelle, on peut réaliser au Nord et au Midi des installations qui ne le céderaient à aucune des meilleures gares terminus de Londres et de Paris.

D'autre part, le schéma 4 montre le projet de gare centrale avec ses dégagements insuffisants, voués fatalement à l'encombrement, et le schéma 5 donne une idée des artères qu'il serait possible de créer sans délai sur l'emplacement devenu disponible par la suppression de cette gare.

C^{te} DE SMET DE NAEYER.

Janvier 1911.

Le Problème de la Jonction

Séance du Sénat du 27 décembre 1910

REPRISE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION DE
M. HANREZ A M. LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER,
POSTES ET TÉLÉGRAPHES « AU SUJET DE LA JONCTION
NORD-MIDI A TRAVERS BRUXELLES ».

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Dans la séance du 5 août 1909, je confessais au Sénat que je n'avais jamais été qu'un « résigné » de la jonction Nord-Midi. Ce langage a surpris un certain nombre de mes collègues. On s'est étonné de ce que je parusse ainsi exprimer une opinion différente de celle que j'avais professée au banc du gouvernement, alors que j'étais le collègue de MM. Vandenpeereboom et Liebaert.

Il n'en est rien, Messieurs, et tous ceux qui ont suivi cette affaire de la jonction Nord-Midi depuis son origine, c'est-à-dire depuis 1895, savent que, pendant plus de deux ans, je me suis efforcé d'obtenir de la ville de Bruxelles et de la Société des Installations maritimes que le pont du chemin de fer à Laeken fût rendu fixe dans le double intérêt de l'exploitation des chemins de fer et du port de Bruxelles lui-même. Si cette solution avait prévalu, on eût pu établir sans grandes dépenses quatre voies le long de la ceinture Ouest et faire de la gare de l'Ouest, entre les chaussées

de Gand et de Ninove, la meilleure des gares de passage, à l'usage notamment des trains internationaux. C'est parce que j'ai échoué dans ces longues et pénibles négociations que je me suis rallié, ou plutôt que je me suis résigné, comme je le disais en 1909, à la solution préconisée par mon honorable ami M. Vandenpeereboom. Mais, depuis que cette solution a vu le jour, quinze années se sont écoulées, et je vous demande ce que vous penseriez d'un industriel qui, en dépit de faits nouveaux, en dépit d'inventions nouvelles, s'obstinerait à vouloir réaliser tardivement le programme de transformation de ses usines qui aurait eu ses préférences quinze ans auparavant?

J'affirme que, neuf fois sur dix, cet industriel accomplirait un travail ne répondant plus aux exigences modernes et se vouerait à la ruine. Or, par quel miracle l'Etat-industriel se soustrairait-il aux conséquences de principes qui gouvernent l'industrie tout entière?

C'est précisément parce que des faits nouveaux se sont produits que le procès de la jonction doit, à mon sens, être revisé, et que tout au moins il conviendrait de faire à ces faits nouveaux l'honneur d'une étude, ne fût-elle que de quelques semaines. Ce n'est pas après avoir attendu quinze ans qu'une remise de deux ou de trois mois pourrait entraîner un préjudice appréciable.

Je viens de parler de faits nouveaux. En voici l'énumération. On a décidé et entamé la construction de la ligne de Schaerbeek à Hal par Watermael, qui établit une jonction, une véritable soudure, entre les lignes du Midi et celles du Nord. Le service des marchandises a été supprimé dans la gare du Quartier-Léopold et il le sera prochainement à la gare de la rue Rogier, en manière telle que la section Schaerbeek-Quartier-

Léopold-Watermael, ainsi désencombrée, pourra être livrée dans les meilleures conditions au trafic international. (*Interruption de M. J. Vandenpeereboom.*)

Mon cher collègue, je désire être bref, et, si mes observations ne sont pas de nature à intéresser mes collègues, j'en ferai bien volontiers le sacrifice.

M. DUFRANE. — Au contraire, c'est très intéressant.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Continuez, je barre mon interruption. (*Rires.*)

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Troisième fait nouveau : l'Administration des Chemins de fer a décidé d'établir quatre voies entre la gare du Quartier-Léopold et la station de Watermael.

Quatrième fait : le service des marchandises de la gare du Midi va être transféré à la Petite-Ile, de telle façon qu'il sera désormais possible de donner à la gare du Midi, entre l'avenue Fonsny et la rue de France, un développement que ne comporte aucune des gares de Paris ni de Londres : on pourra y installer vingt voies de front.

Enfin, cinquième fait, un revirement complet s'est produit récemment dans les sphères maritimes au sujet de la grosse question du pont de Laeken. Aujourd'hui qu'armateurs, commissionnaires et négociants ont pu apprécier l'obstacle que constitue le pont tournant de Laeken, la plupart, et je pense que l'honorable M. Hanrez ne me démentira pas...

M. HANREZ. — Nous sommes d'accord.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — ... sont d'avis que le bassin Vergote doit être réservé à la batellerie et aux grands bateaux rhénans, et que les navires à

mâts fixes venant de la mer devraient accoster aux quais d'un avant-port à établir au droit de la gare de Schaerbeek ou, mieux encore, sur l'emplacement de l'usine à gaz de la ville de Bruxelles, qui ne pourrait que gagner à être transférée sur la rive opposée du canal, en aval du pont de l'avenue Van Praet. Ils n'y seraient pas exposés à perdre des heures devant un pont qu'on ne peut manœuvrer qu'à de rares moments de la journée.

Parmi les faits nouveaux que j'ai cités, ce dernier est de loin le plus important, car il nous ramène au point de départ, à la solution que je préconisais il y a quinze ans et qu'il dépend aujourd'hui du Parlement et du gouvernement de faire prévaloir.

Lorsqu'il s'agit de la vie ou de l'honneur d'un homme, un seul fait nouveau suffit à faire reviser le procès; or, il s'agit ici des intérêts les plus importants de la capitale et du pays entier. Eh bien, je ne demande qu'une chose bien simple à l'honorable Ministre des Chemins de fer : c'est un nouvel et bref examen de la question. L'honorable Ministre connaît les sentiments amicaux que je lui porte. Si j'avais pu lui épargner l'ombre d'un désagrément, je m'en serais félicité; mais les grands travaux publics contribuent dans une trop large mesure à la prospérité du pays pour nous permettre d'obéir à des considérations autres que celles qui s'inspirent de l'intérêt général.

Messieurs, je ne partage pas les idées qui viennent d'être développées par l'honorable M. Hanrez. Pour l'honorable membre, il semblerait que la question consiste surtout à substituer au projet gouvernemental de la jonction Nord-Midi un autre tracé reliant les deux gares.

M. HANREZ. — Permettez-moi de vous faire remarquer que nous sommes d'accord sur la conclusion : un examen nouveau de la question. Si j'obtiens satisfaction sur ce point, je m'inclinerai.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Sur ce terrain je ne puis que vous appuyer, mais il ne m'est pas possible d'adhérer aux considérations que vous avez fait valoir à l'appui de votre demande d'examen. Vous avez comparé le projet de jonction du gouvernement à d'autres projets analogues qui ont vu le jour et, sans vous constituer le défenseur de l'un d'eux, en particulier, vous les avez tous opposés au projet de l'Administration. Or, j'estime que si la jonction Nord-Midi doit se faire, le projet du gouvernement est préférable aux autres projets qui ont été élaborés.

Ce n'est donc pas quant à la modalité qui a les préférences du gouvernement, mais quant au principe lui-même, que je me propose de soumettre au Sénat les objections qui me font de plus en plus redouter la jonction des deux garès du Nord et du Midi.

Il est un point sur lequel le Sénat tout entier sera certainement d'accord avec le gouvernement : c'est que la nécessité s'impose de souder le réseau du Midi de la Belgique aux lignes du Nord, de l'Ouest et de l'Est.

Comme le gouvernement l'a fait remarquer très justement, les trains venant du midi rencontrent à Bruxelles une barrière infranchissable, tout comme les trains venant du nord, de l'ouest et de l'est se heurtent à cette même barrière. Cette situation doit prendre fin, la chose est évidente, mais ce que je reproche à la note du gouvernement qui nous a été distribuée en 1909, c'est de sembler lier d'une façon absolue cette

question de la soudure des deux réseaux à celle de la jonction centrale Nord-Midi.

Il semble, à lire cette note de cent soixante pages — que plusieurs d'entre vous n'auront certainement pas eu le loisir ou la patience de lire jusqu'au bout, — que pour les défenseurs de la jonction Nord-Midi le dilemme se pose dans les termes suivants : ou bien pas de soudure entre les lignes du nord et celles du midi ; ou bien la jonction directe entre les deux grandes gares existantes.

Voici, en effet, comment s'exprime la note à la page 8 :

« Dans ce système (conservation et amélioration des gares existantes), on maintiendrait la regrettable solution de continuité qui interrompt le passage à travers Bruxelles des lignes du nord aux lignes du midi. L'exploitation du chemin de fer aurait toujours à subir la triste nécessité de faire naître et mourir à Bruxelles *tous* les trains desservant la capitale, d'y tronçonner un mouvement qui pourrait être continu au grand avantage de tout le monde. »

Or, cette conclusion est tout à fait erronée; une autre solution est possible, donnant satisfaction à tous les intérêts en cause et que la note du gouvernement écarte pour des raisons qui ont cessé d'exister; je l'exposerai dans un instant.

Si je suis d'accord avec le gouvernement sur la nécessité de souder les lignes du nord au réseau du midi, je suis encore d'accord avec lui lorsqu'il expose que les trains à destination de Bruxelles peuvent être classés en deux catégories bien distinctes : d'une part les trains locaux, desservant exclusivement Bruxelles et qui, dès lors, peuvent sans inconvénient s'y

former et y mourir; d'autre part, les trains transportant surtout des voyageurs qui vont au delà de Bruxelles et qui sont aujourd'hui soumis à un double transbordement. Descendus au Nord, ils doivent se rendre au Midi ou vice versa. C'est pour ces voyageurs que des gares de passage seraient vraiment utiles.

Enfin, je suis aussi d'accord avec le gouvernement pour proclamer qu'en 1901, alors que la question du pont de Laeken semblait être définitivement tranchée et qu'il ne s'agissait point encore de la nouvelle ligne de Hal, la jonction Nord-Midi apparaissait comme la seule solution possible; c'est pourquoi je m'y suis rallié, mais à titre de pis-aller et parce qu'il fallait opter entre deux maux.

Mais aujourd'hui que l'on peut entrevoir la construction à Laeken de ponts fixes à quatre voies, qu'on a décrété la ligne Quartier-Léopold-Hal, nous sommes, virtuellement, en possession de deux soudures.

Les trains venant de France, par Hal, seraient dirigés sur Schaerbeek et le réseau du nord, soit par la gare du Quartier-Léopold dont la transformation comporte la suppression du passage à niveau de la rue Belliard, soit par une gare de passage aménagée sur l'emplacement de la gare de l'Ouest.

Ces trajets ne comportent guère un parcours plus long que celui qui emprunterait la jonction Nord-Midi et ils suppriment la sujétion onéreuse des locomotives électriques dont l'exploitation en tunnel de la jonction centrale exigerait l'emploi.

Cette gare de l'Ouest, surélevée dans la mesure strictement nécessaire, c'est-à-dire de trois mètres au plus, serait créée en terrain vierge et ne serait coupée

par aucune rue transversale. On pourrait donc y pourvoir à tous les besoins de l'avenir et l'on aurait ainsi, à peu de frais, la plus belle gare de passage qui se puisse imaginer, desservie par une ligne à quatre voies ou même à six voies si on le jugeait nécessaire.

M. COPPIETERS. — Comment raccorderez-vous, dans ce système, les lignes vers Gand et l'Angleterre?

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — C'est très simple. Si vous vous approchiez de mon banc, je vous l'indiquerais sur la carte. La ligne de Gand-Saint-Pierre passe à quelques centaines de mètres de la gare de l'Ouest. Elle y serait raccordée ainsi qu'à la gare du Midi.

Les trains d'Ostende à Cologne et à Bâle gagneraient ainsi plusieurs centaines de mètres comparativement au parcours gare du Midi-gare du Nord.

Quant aux trains blocs qu'on organisera évidemment un jour entre Ostende et Bruxelles, ces trains aboutiraient à la gare du Midi au lieu d'entrer au Nord.

On soulagerait ainsi la gare du Nord de tout le trafic des trains internationaux venant soit d'Ostende, soit de la frontière du midi. On la soulagerait également de tout le trafic Gand-Bruxelles direct.

Voilà donc une soudure excellente que l'on peut considérer comme acquise, puisque l'honorable M. Hanrez vient de vous confirmer que le commerce maritime de Bruxelles ne s'opposera plus, moyennant certaines conditions, à la fixité du pont-rail de Laeken.

La seconde ligne de soudure est décrétée : Schaerbeek-Quartier-Léopold-Watermael-Hal. On objecte que le profil d'une courte section de cette ligne est moins parfait que celui des voies qui traversent les

plaines du Hainaut. Je le veux bien, mais je ferai remarquer qu'il y a dix ans nos locomotives remorquaient, avec peine, des trains de 150 mètres de longueur et, qu'aujourd'hui, elles remorquent des trains de 300 mètres. Au surplus, la ligne de Namur-Luxembourg n'est-elle pas plus accidentée que le faible parcours Schaerbeek-Quartier-Léopold-Etterbeek?

Avec des gares de passage, à l'ouest et à l'est, et deux gares terminales, celles du Nord et du Midi, Bruxelles se trouverait dans cette situation vraiment privilégiée de posséder des gares aux quatre points cardinaux de son territoire, et cela à peu de distance du centre de la ville.

La gare de l'Ouest, grâce à une avenue de 600 à 700 mètres qui relierait le premier tronçon de la chaussée de Gand à la rue de Groeninghe, serait rattachée directement à la Bourse, dont elle ne serait pas plus distante que la gare actuelle du Quartier-Léopold.

Chose extraordinaire, le document de cent soixante pages que je tiens à la main, et qui discute longuement les communications par tramways, ne fait pas même mention de ce moyen de communication ultra-moderne qui supprime les distances : l'automobile, qui s'est démocratisée sous la forme de l'auto-taxi. Or, c'est en tirant argument de la distance que l'on prétend indispensable cette création d'une gare centrale, qui serait un crime contre Bruxelles!

Le projet de gare centrale aura eu cette heureuse conséquence d'assurer la transformation du quartier de la Putterie; on va créer là un quartier superbe reliant la ville haute à la ville basse. Jamais cette question n'eût été résolue sans le projet de gare cen-

trale, qui ne doit donc pas être regretté à ce point de vue.

A Berlin, pour tout le service de l'ouest vers l'est de la Prusse, on ne dispose que de deux voies. Avec mon projet, on disposerait, à Bruxelles, pour le service du nord vers le sud de la Belgique, de six voies, dont quatre à l'ouest et deux à l'est.

Une autre erreur que je constate chez le rédacteur du document déjà cité, est cette opinion qu'il exprime à la page 10 : « Si on voulait utiliser la ceinture ouest comme jonction entre les parties nord et sud du réseau des chemins de fer, il faudrait reculer les gares du Nord et du Midi, l'une jusqu'à Schaerbeek, l'autre jusqu'à Forest. »

Rien n'est moins exact que cette affirmation; rien n'empêche de maintenir les gares terminales Nord et Midi à leur emplacement actuel.

Je crois ne pas me tromper en affirmant que 80 à 85 p. c. des voyageurs qui débarquent dans les gares de Bruxelles sont à destination de Bruxelles même; ils ne vont pas plus loin. Voyez les nombreux voyageurs du train-bloc : le soir venu ils rentrent à Anvers sans avoir quitté la capitale. Pourquoi vouloir imposer à ces voyageurs des gares de passage que l'on doit forcément surélever pour éviter la traversée des voies à niveau? Dans le projet du gouvernement, les voies seraient haussées à 6^m50 au-dessus du niveau du sol.

C'est la hauteur de deux étages que devraient gravir tous les voyageurs s'embarquant au Nord et au Midi! Je ne crois pas que beaucoup de membres du Sénat se soient rendu compte de cette conséquence du projet.

M. DUFRANE. — Il y aura des ascenseurs.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Il n'est pas possible que tous les voyageurs s'en servent. Voyez à Anvers : ils ne sont utilisés que par les impotents. Notez que 500,000 francs, 1 million tout au plus, suffiraient à transformer la gare à niveau du Nord en une gare idéale. Il est possible d'aménager à la gare du Nord dix-huit voies, dont dix au moins seraient établies à front d'un large trottoir de tête et dont les autres formeraient deux annexes latérales, de multiplier les sorties latérales, de transformer le hall actuel en cour couverte pour le stationnement des voitures et peut-être même des tramways.

Je me suis amusé à crayonner le plan de la gare du Nord ainsi transformée, qui implique la démolition des quelques maisons déjà expropriées, mais encore debout, rue de Brabant et rue de Cologne. Ce serait une gare tout à fait pratique, autrement pratique qu'une gare où il faudrait hisser à 6^m50 de hauteur les quarante à cinquante mille voyageurs qui la fréquentent journellement.

M. FRIS. — Ce que vous dites est fort intéressant.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je me félicite d'avoir réussi à retenir votre attention.

On oppose toujours aux 56 millions de dépenses de la jonction les 46 millions que devraient coûter, dit-on, si on ne faisait pas la jonction, les transformations des gares du Midi et du Nord.

Ce n'est pas ainsi que le problème se pose. Les transformations dont on argumente impliquent la surélévation des voies et de nouvelles expropriations. Or, il ne s'agit pas de cela dans le système dont je parle : dans ce système, on ne surélèverait pas les voies et on

ne modifierait en rien l'emplacement actuel des deux gares. La question est donc bien de savoir si on réalisera ou non une économie de 56 millions, sans compter les imprévus, que l'on peut, sans se montrer pessimiste, qualifier de redoutables.

La gare du Midi aurait vingt voies ; la gare du Nord dix-huit. Ce serait plus que les grandes gares de Londres.

Le trafic des voyageurs augmentera, dit-on. Oui, mais on pourra ultérieurement, quand la nécessité s'en fera sentir, pourvoir à cette augmentation en dirigeant le trafic vers les deux gares de passage.

Les gares à rebroussement sont les plus commodes des gares lorsqu'il s'agit de desservir des trains locaux. C'est ainsi que, contrairement à ce que je croyais jadis, la gare du Sud devra être maintenue à Gand pour les trains locaux, celle de Gand-Saint-Pierre desservant les trains de passage.

A la gare terminale d'Anvers on se propose d'adjoindre une gare de passage, à créer sur le territoire de Borgerhout pour desservir les trains internationaux.

Gand et Anvers auront donc chacune une gare de passage et une gare terminale. Londres, Paris, Francfort ne possèdent que des gares terminales. Berlin a des gares terminales indépendamment des gares de passage. Bruxelles aurait deux gares terminales : Nord et Midi, et deux gares de passage : Ouest et Quartier-Léopold, sans compter celle de Schaerbeek.

Telles sont les idées que je sou mets à la sagacité de l'honorable Ministre ; je ne lui demande pas une réponse sur l'heure, je lui demande au contraire de prendre le temps de la réflexion.

M. HANREZ. — C'est ce que je demande aussi.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Il n'entre dans mes observations aucune intention de critique. Je rends pleinement hommage à l'Administration des Chemins de fer, qui a exécuté ou exécute en ce moment, à Bruxelles et aux environs, une série de travaux d'amélioration qui sont excellents.

Un dernier mot. Dans les gares à rebroussement, il y a autre chose à faire qu'à multiplier les voies ; il faut les mieux utiliser.

Voyez le train-bloc Bruxelles-Anvers : il n'exige qu'une voie et transporte un nombre énorme de voyageurs. En tirant plus ingénieusement parti de nos installations, on pourrait augmenter de 50 p. c. le rendement de nos gares.

Dans les conditions que je viens d'indiquer, le service des gares de Bruxelles serait assuré pour un demi-siècle au moins, à la condition d'acquérir, dès à présent, à la gare de l'Ouest, des réserves de terrain suffisantes.

J'ajoute qu'en plantant dans le cœur de Bruxelles une gare qui accaparerait la moitié des voyageurs, vous rendriez la situation inextricable avant dix ans. Pour évacuer les trois ou quatre cents voyageurs qui débarqueraient, à certains moments de la journée, de chacun des trains se succédant de cinq en cinq minutes sur chacune des quatre voies, il faudrait des centaines de véhicules, automobiles et autres, continuellement en mouvement. Ce serait l'encombrement absolu, sans remède.

Quand un médecin donne ses soins à un malade candidat à l'apoplexie, il cherche à attirer le sang vers les extrémités et non vers le cerveau. Or, vous allez faire l'opposé. Faire affluer au centre de la capitale

cette énorme circulation, c'est congestionner Bruxelles; c'est la condamner, dans l'avenir, à de nouvelles démolitions de quartiers entiers.

Voyez ce qui se passe à Paris : c'est en vain que l'on essaye de désobstruer les artères du centre. Le problème de la circulation inquiète vivement tous les administrateurs des grandes villes soucieux de la sécurité publique; partout on cherche à dégager le cœur de la cité et à dériver vers la périphérie une partie de la circulation.

Il faut se montrer prévoyant. Que sont les quelques centaines de mètres qui séparent nos quatre gares? Songez à ce que deviendra Bruxelles d'ici vingt ans. Ces gares qui vous paraissent aujourd'hui distantes du centre seront toutes devenues centrales.

C'est par devoir de conscience que je livre au Sénat ces réflexions. Que le gouvernement y veille. Ce ne sont pas les quelques semaines qu'il consacrerà à un nouvel examen qui compromettront la solution. (*Très bien! très bien!*)

Séance du Sénat du 29 décembre 1910

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION

DE M. HANREZ

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Messieurs, je m'efforcerai d'être aussi bref que l'a été l'honorable M. Vandenpeereboom, et je répondrai à ses arguments dans l'ordre même où il les a présentés. Je prouverai ainsi à mon honorable ami que j'ai prêté à son discours, quoi qu'il en ait dit, la plus scrupuleuse attention.

Mon honorable contradicteur a insisté de nouveau sur l'utilité de créer des communications faciles et rapides entre les deux parties du réseau, séparées aujourd'hui l'une de l'autre.

Sur ce point, l'accord est complet entre nous; je l'ai dit et répété. Mais convient-il de n'avoir que des gares de passage — c'est le système de la jonction Nord-Midi — ou faut-il doter la capitale à la fois de gares de passage et de gares terminales? Les meilleures gares terminales sont celles aménagées à niveau du sol, les meilleures gares de passage sont en surélévement d'environ 3 mètres. En surélevant de 6^m50 les gares du Nord et du Midi, vous sacrifiez les convenances de plus des quatre cinquièmes des voyageurs s'embarquant ou débarquant à Bruxelles; est-ce raisonnable? Il ne m'a rien été répondu sur ce point. Dans

mon système, au contraire, des intérêts totalement différents sont desservis par des gares distinctes. Chacun y trouverait son compte.

Pour justifier la création de la gare centrale, on a cité comme exemple la forte dépense que se serait imposée récemment une des principales compagnies de chemin de fer desservant New-York dans le but de se rapprocher du centre. Comparaison n'est pas raison. Avant l'exécution des travaux, la ligne dont il s'agit avait sa gare terminale sur la rive droite de l'Hudson, c'est-à-dire sur la rive opposée à celle où est située la ville de New-York.

Le travail, dont le coût s'est élevé à 850 millions, n'avait pas pour but de raccourcir de quelques centaines de mètres la distance séparant l'ancienne gare et le centre de New-York, mais d'éviter aux voyageurs la traversée en ferry-boats du fleuve Hudson, large comme plusieurs fois l'Escaut! La compagnie peut donc avoir été bien inspirée en s'imposant pareil sacrifice, mais on n'en saurait tirer argument en ce qui concerne Bruxelles.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Je n'ai pas parlé que de New-York!

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je le sais, aussi ne vais-je pas m'y attarder et je me hâte de rencontrer vos considérations en ce qui concerne Paris.

On veut, dit-on, créer à Bruxelles une situation meilleure qu'à Paris. Mais la plupart des gares de Paris, la gare de l'Est, celle du Nord, celle de Lyon, etc., ne sont-elles pas beaucoup plus éloignées du centre de Paris que les gares du Nord et du Midi ne le sont du centre de Bruxelles?

Où pourrait-on installer sur le territoire de Bruxelles des gares mieux situées que ne le sont les gares du Nord, du Midi et du Quartier-Léopold? La gare du Midi fait face à l'immense place de la Constitution; de larges boulevards s'ouvrent à droite et à gauche et, dans l'axe de la gare, se développent le boulevard central et l'avenue du Midi, vastes et spacieuses artères conduisant au centre de la ville basse.

La gare du Nord donne sur la place Rogier; les boulevards du Nord, du Jardin-Botanique, Baudouin, lui font des accès qui ne laissent rien à souhaiter.

Trouverez-vous un faisceau de voies de cette importance là où vous voulez installer la gare centrale?

La réponse ne peut être que négative. Vous aurez, à proximité de la nouvelle gare, des rues de 20 à 22 mètres de largeur, à peine suffisantes pour le rôle qu'elles ont à remplir de trait d'union entre la ville basse et la ville haute.

On nous affirmait hier que l'encombrement est le plus beau décor d'une grande ville. Je vous prie, Messieurs, d'écouter à ce sujet l'avis d'un homme à l'opinion duquel vous attacherez peut-être quelque importance, car il n'est pas le premier venu. Je veux parler de M. Gabriel Hanotaux, l'ancien ministre des Affaires étrangères de France.

Au moment où je parlais au Sénat de l'encombrement intolérable de certains quartiers de Paris, et où l'honorable M. Catteau m'interrompait dans les termes que je viens de rappeler, M. Hanotaux faisait, dans le *Journal*, la description que voici de cet encombrement que l'on semble ambitionner pour la capitale de la Belgique :

« On ne peut plus circuler dans Paris; on ne peut

plus circuler en France. Les piétons sont écrasés, les voitures sont arrêtées, les automobiles sont bloquées... Si les pouvoirs publics n'avisent pas, et dans le plus bref délai, Paris deviendra inhabitable et la France impraticable. Voilà la vérité. »

M. LE BARON DE PITTEURS-HIÉGAERTS. — Et la date de cet article?

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — L'article a paru dans le numéro du 28 décembre et il n'a pas été écrit, que je sache, pour me faire plaisir et pour corroborer les arguments que j'ai eu l'honneur de développer devant le Sénat. (*On rit.*)

En voici la suite :

« Avez-vous passé, depuis quelque temps, aux approches de la gare Saint-Lazare sur les 6 ou 7 heures du soir? Prenez une automobile ou un fiacre, et essayez. Vous trotterez pendant trois ou quatre minutes assez allègrement; puis, au fur et à mesure que vous approcherez de la gare, vous prendrez la file; bientôt vous marquerez le pas et, enfin, vous serez arrêté tout à fait; et vous verrez alors s'accumuler autour de vous, en avant et en arrière, une foule invraisemblable de véhicules de toutes sortes, depuis le fardier jusqu'à la plus riche des 60 chevaux. Après une demi-heure, montre en main, vous n'aurez pas fait un pas. C'est le bloc. Rien ne bouge. Si vous avez affaire à un chauffeur obligeant, il vous dira que c'est tous les jours comme cela, que le plus simple est de le régler et de faire votre chemin « par vos propres moyens ». Trop heureux si, au péril de vos jours, vous pouvez vous dégager de la cohue et gagner pédestrement le logis.

» Ceux qui voyagent et qui comparent ont prévu cet état de choses et l'ont annoncé depuis longtemps...

» La France se croit en avance; elle est en retard. Depuis trente ans, pas un homme d'Etat français, pas un ingénieur, pas un financier n'a envisagé sérieusement la nécessité d'un large programme de travaux publics. Visitez, après les mêmes trente années, les villes du dehors, même les villes secondaires : elles ont tellement changé, elles se sont tellement améliorées qu'on ne les reconnaît plus. Je ne parle pas de Hambourg, de Berlin, de Dusseldorf, de Francfort; je ne parle pas de Londres, qui a fait si largement peau neuve; je ne parle pas des villes d'Amérique, qui sont de véritables créations, comme Buenos-Ayres ou Rio-de-Janeiro, ou de complètes résurrections, comme San-Francisco : mais voyez les villes latines qui passaient pour attardées; voyez Gênes, Barcelone, Rome, Naples; partout la pioche du démolisseur ouvre de vastes avenues; l'air et la foule circulent; les trams, avec voie montante et voie descendante, amènent au centre, chaque matin, les travailleurs qu'ils remportent, le soir, vers les quartiers aérés de la périphérie. Des boulevards de plusieurs kilomètres de long et qui, souvent, ont 100 mètres de large, répondent à l'intensité de la circulation et la provoquent. Je ne dirai pas, de ces quartiers nouveaux, qu'ils sont beaux; car, souvent, les fautes de goût y abondent. Mais, du moins, ils sont spacieux, sains et confortables. C'est bien le moins que l'on puisse demander, aujourd'hui, aux architectes des villes. Chez nous, rien ! »

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Je ferai aussi insérer un article dans un journal.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Voilà que vous me soupçonnez d'être de mèche avec M. Hano-taux? (*On rit.*)

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Simple plaisanterie de ma part.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Cet article, digne du fin lettré qui l'a signé, permet de toucher du doigt les multiples et graves inconvénients de l'encombrement de la voirie, spécialement aux abords d'une gare centrale comme l'est celle de Saint-Lazare.

Ce qui importe pour Bruxelles, ce n'est pas que l'on plante une gare nouvelle en plein cœur de la capitale, c'est de rendre plus accessibles les quatre gares existantes qu'il est facile de transformer à peu de frais. On me reproche de préconiser aujourd'hui un projet sans grandeur. Mais mon projet est plus grand que le vôtre; le vôtre gâte deux gares et en crée une nouvelle, sans préoccupation des accès, tandis que le mien transforme et améliore nos quatre gares tout en s'attachant à améliorer leurs accès.

La gare du Nord, pour être absolument centrale, exige l'ouverture de cette grande artère à flanc de coteau que Schaerbeek réclame depuis des années, l'avenue qui, partant de la place Rogier, aboutirait à l'église Sainte-Marie. En la créant, en complétant l'œuvre d'Anspach par le prolongement du voûtement de la Senne et des boulevards du Centre jusqu'au grand viaduc de l'avenue Van Praet, vous aurez rendu à la ville de Bruxelles et à toute l'agglomération un service autrement important que celui qui consiste à épargner, au prix de l'encombrement irrémédiable d'un quartier de grand luxe, un parcours de 300 à

400 mètres aux piétons et aux fiacres qui se rendront à la nouvelle gare centrale.

M. STEURS. — Vous oubliez l'avenue indispensable entre la place Rogier et la place Royale, qui sera une des plus belles de la capitale.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je n'oublie rien, mais il n'entre pas dans mes intentions d'épuiser l'énumération des avenues qu'il serait utile de créer à Bruxelles. J'ai voulu démontrer par quelques exemples que la création de larges artères aboutissant aux gares actuelles serait pour Bruxelles d'une utilité autrement grande que le projet qui consiste à bloquer et à congestionner la ville sur un point unique.

M. STEURS. — C'est dans le même ordre d'idées que j'ai réclamé la construction de l'avenue dont je viens de parler.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je ne demande pas mieux que de la voir créer.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Voilà un appui inattendu.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Va-t-on encore mêler la politique à la discussion de questions matérielles?

M. WIENER. — Vous avez parfaitement raison.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Il y a quelque chose d'odieux dans cette tendance à ne pas admettre que des questions matérielles, absolument étrangères à la politique, soient discutées ici en toute indépendance et en toute liberté.

M. WIENER. — Très bien!

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Sur des questions de ce genre, je puis être d'accord avec le plus farouche des socialistes et me trouver en contradiction avec mes amis politiques.

M. DE BAST. — Evidemment.

M. BERRYER, ministre de l'Intérieur. — L'honorable Ministre des Chemins de fer lui-même a déclaré qu'il ne peut être question de politique dans ce débat.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Certes, mais certaines interruptions et certaines appréciations témoignent d'un état d'âme bien différent.

M. VAN DE WALLE. — La politique n'a rien à voir dans cette question.

M. WIENER. — La question de la jonction Nord-Midi n'a, en effet, aucun rapport avec la politique.

M. VAN DE WALLE. — Pas plus que celle de l'extension d'Anvers.

M. LE PRÉSIDENT. — Messieurs, n'interrompez pas, je vous prie; cela ne fait que prolonger la discussion.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — L'intention que l'on m'attribue était à cent lieues de ma pensée.

Je dirai donc, avec la permission de M. le Président, que quand j'ai interrompu, je n'ai nullement visé un appui politique ou un adversaire politique.

Vous me connaissez assez pour savoir que, dans des questions d'intérêt matériel, je ne fais aucune distinction entre les opinions venant de gauche et les opinions venant de droite. J'affirme donc que je n'ai

pas eu cette intention, et j'exprime le regret que mon honorable ami M. le comte de Smet de Naeyer voie constamment, dans ces questions, des questions de divisions politiques.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Voilà une appréciation inattendue! Vous m'imputez ce contre quoi je ne cesse précisément de protester.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — J'ai parlé d'un appui inattendu, mais je l'aurais signalé aussi bien s'il était venu de droite que s'il était venu de gauche.

Laissons cela et ne soyons pas si susceptibles!

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — J'admire vraiment la prestesse avec laquelle vous retournez contre moi un argument qui atteint en plein cœur ceux qui critiquent mon attitude.

M. FRIS. — Personne ne suspecte vos intentions.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — L'insistance qu'on a mise à comparer le ministre d'avant 1907 au sénateur d'après 1907 n'aurait aucune raison d'être si, par ce parallèle, on ne semblait indiquer qu'il y a autre chose dans mes paroles qu'une conviction sincère et le désir de servir la chose publique.

Mais laissons cette question et revenons au débat.

J'aurai terminé ma réponse au premier groupe d'arguments de l'honorable M. Vandenpeereboom lorsque je lui aurai fait observer que l'expression a dû singulièrement trahir ma pensée s'il a compris que le système que je recommande devra être abandonné dans cinquante ans; j'estime au contraire que si l'on se montre prévoyant dans les acquisitions de terrains à l'ouest, ce système répondra à toutes les nécessités

du trafic pour un avenir illimité. Ne disposera-t-on pas de six voies de circulation au moins pour le service des gares de passage, indépendamment des trente-huit voies des gares terminales du Nord et du Midi?

Un second argument qui m'est opposé, c'est que le vote est acquis et que ce serait faire injure au Parlement que de lui proposer de prendre le temps de la réflexion et d'examiner si, en présence de facteurs nouveaux, il n'y a pas lieu de modifier, dans quelque mesure que ce soit, la décision prise antérieurement.

Mon honorable ami me paraît être singulièrement oublieux de précédents tout récents.

Pendant quatre ou cinq années, au cours de chaque session, les Chambres n'ont-elles pas voté des subsides en faveur du Mont des Arts pour un montant global d'une quinzaine de millions?

Il s'agissait d'un projet longuement étudié, auquel un architecte de talent avait consacré une partie de son existence, qui devait mettre les trésors de nos musées à l'abri de l'incendie et permettre leur extension et celle d'autres services pendant un siècle au moins. Et bien, qu'est-il advenu de ce projet?

Les Chambres ont défait leur œuvre, avec l'appui ou tout au moins la neutralité du gouvernement. Et cependant il ne s'agissait pas de faits nouveaux! Il nous reste comme souvenir de cette campagne la butte que vous savez et qui certes n'embellit pas l'espace compris entre la Montagne-de-la-Cour et la rue Coudenberg.

Je dois remonter moins loin encore pour découvrir un autre précédent.

Il avait été entendu qu'on construirait à Tervueren une école mondiale. Le mot était peut-être quelque

peu ambitieux. En réalité, ce devait être une école coloniale qui se serait trouvée fort à sa place à côté du musée colonial. Elle devait en outre compléter le cadre superbe du parc français de Tervueren et réaliser ainsi cette chose presque inouïe en Belgique : l'achèvement complet d'un travail entamé. (*Rires.*)

Nous étions à la veille de pouvoir contempler à Tervueren une œuvre admirable. J'en prends à témoins tous ceux de nos collègues qui se sont trouvés en contact avec quelques-uns des nombreux étrangers qui ont visité Bruxelles cette année : après ce trésor unique qu'est la Grand'Place de la capitale, ce que les étrangers admiraient surtout, c'était cet ensemble superbe que constituent l'avenue de Tervueren, le parc auquel elle aboutit et le musée encadrant le jardin à la française.

M. WIENER. — C'est bien vrai !

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Voilà encore un concours qui va m'être reproché ! (*Rires.*) Eh bien, un seul détail déparait cet ensemble : la trouée dans la direction de Louvain rendait le cadre incomplet.

Nous connaissons tous assez les idées qui inspiraient le grand Roi auquel nous sommes redevables de la résurrection de Tervueren pour savoir que, s'il attachait certes le plus haut prix à la création elle-même de l'école coloniale, il n'envisageait peut-être pas avec moins d'intérêt le rôle assigné à cet édifice dans l'achèvement du merveilleux ensemble que dépare aujourd'hui la trouée vers Louvain. Il avait, en effet, été le créateur de ce beau jardin français ; et chacun sait que le style français exige qu'un tel jardin soit encadré soit de futaie, soit d'œuvres architecturales ;

le complément de ce cadre était en voie d'exécution, et j'ai pu constater moi-même que les fondations du nouvel édifice sont achevées.

Il en eût coûté une quinzaine de millions d'achever ce travail et de compléter l'œuvre admirable de Tervueren, de Tervueren dont Bruxelles et le pays se seraient enorgueillis, comme Paris et la France s'enorgueillissent de Versailles. Tout était décidé, les accords conclus, les travaux commencés, comme je viens de le dire. Or, on a tout arrêté.

Et l'on ne s'est pas contenté d'interrompre les travaux : on négocie la résiliation des engagements, et des experts sont chargés d'évaluer les dommages-intérêts que réclament l'entrepreneur et tous les sous-traitants auxquels on impose l'abandon des travaux qui leur avaient été confiés.

Les pierres, les fers, les bois, tout était commandé. Tous les marchés seront résiliés au prix de millions à payer à l'entrepreneur et aux sous-traitants, sans parler de la somme considérable à laquelle se chiffrent les honoraires de l'architecte. Nous aurons dépensé 6 à 7 millions sans rien posséder comme contre-valeur ; n'eût-il pas été plus judicieux, plus raisonnable, de dépenser le double et de doter le pays d'une œuvre à la fois utile et grandiose ?

Après ce double précédent du Mont des Arts abandonné, de Tervueren lâché, je vous demande ce qui reste debout de l'argumentation de l'honorable M. Vandennepeereboom ? A qui fera-t-on croire que c'est honorer le Parlement que de gaspiller inutilement plus de 20 millions par l'abandon de travaux régulièrement décrétés, et que ce serait lui faire injure que de le convier à une économie de 60 millions en soumettant à son examen des éléments nouveaux d'appréciation ?

L'honorable M. Vandenpeereboom s'est borné à esquiver la question capitale de la transformation éventuelle en pont fixe du pont tournant de Laeken. N'assistait-il donc plus à la séance quand j'ai lu hier au Sénat l'extrait suivant du document de 1909?

« Il résulterait du mode d'exploitation par la ceinture ouest une augmentation notable du nombre des trains et surtout des trains internationaux à marche relativement irrégulière passant sur le pont tournant de Laeken, au-dessus du canal maritime.

» Or, le gouvernement s'efforce par tout moyen, et notamment par la création de la nouvelle ligne de Hal à Schaerbeek, à réduire le nombre de trains franchissant le canal.

» Entrer dans la voie indiquée, c'est aller à l'encontre de cette règle de dégagement du pont tournant de Laeken; c'est, en augmentant le nombre des trains, rendre de plus en plus difficile et irrégulière l'ouverture du pont; c'est presque le transformer en un pont fixe. Cette solution compromettrait ainsi gravement le but des nouvelles installations maritimes de Bruxelles. »

Vous l'entendez, Messieurs, l'opposition de l'Administration elle-même à la jonction par la ceinture ouest est basée tout entière sur l'existence du pont mobile de Laeken. Cet obstacle disparaissant, tout ce qui était considéré comme impossible devient facile et rationnel.

Or, l'honorable M. Hanrez, président du Cercle des Installations maritimes, a reconnu que, dans les sphères maritimes, on constate aujourd'hui la très fâcheuse situation faite aux navires à mâts fixes, obligés souvent de stationner pendant des heures

devant le pont de Laeken dont la manœuvre ne peut se faire qu'à de rares moments de la journée.

Quoi de plus rationnel que d'aménager pour ces navires un bassin ou avant-port en aval de la ceinture, comme la chose a été réalisée avec tant de succès au port de Gand?

Considérez bien qu'avant dix ans d'ici les bassins seront insuffisants; il faudra — la force même des choses l'imposera — sérier le mouvement maritime, admettre en amont les bateaux d'intérieur et arrêter en aval les navires venant directement de la mer. En anticipant sur cette solution, on rendra un égal service au mouvement maritime du port de Bruxelles et à l'exploitation des chemins de fer.

L'honorable M. Vandenpeereboom nous dit qu'à l'exhibition des plans de la fonction Nord-Midi les principaux fonctionnaires des chemins de fer ont été éblouis et se sont extasiés sur la grandeur du projet. Mon honorable ami a bien voulu rappeler à cette occasion que je me suis toujours montré moi-même partisan des plus larges conceptions en matière de travaux publics, au point d'être taxé de mégalomanie.

M. J. VANDENPEEREBOOM. — Vous avez bien fait, et je suis charmé de me rencontrer avec vous sur ce point!

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — J'en suis bien aise. Mais un projet d'apparence grandiose ne s'impose que lorsqu'il répond à une utilité réelle; si, malgré sa grandeur apparente, il n'apporte pas la meilleure solution du problème à résoudre, il ne faut pas hésiter à le condamner.

En matière de chemin de fer, la grandeur ne se

mesure pas exclusivement au nombre des millions dépensés ni au cube des remblais ou des maçonneries.

C'est ainsi que les halles gigantesques et coûteuses des gares de jadis ont fait place, aux applaudissements du public voyageur, à de modestes abris répondant parfaitement à toutes les conditions d'une bonne exploitation.

C'est ainsi encore qu'il ne servirait de rien d'élever des gares d'une capacité de trafic considérable, si les accès en étaient insuffisants. En toutes choses il faut de l'harmonie, et c'est aller à l'encontre du sens commun que de perdre de vue que les boulevards et les rues ne font que prolonger les voies de nos gares.

Il est relativement facile de concentrer sur un point cent mille personnes, mais il est beaucoup moins aisé de les disperser dans toutes les directions sans provoquer d'encombrement et sans entraver la circulation.

C'est là le problème que ne résoudra pas la Gare centrale, et c'est une des tares fondamentales de votre système. Vous aviez, il est vrai, donné primitivement aux abords de cette gare des dimensions plus vastes et projeté vers l'ouest une place d'une étendue considérable, mais il a fallu aussitôt la réduire de moitié à la demande de la ville de Bruxelles qu'effrayait la perte de matière imposable. Vous tournez ainsi dans un cercle vicieux, dont vous ne sortirez pas si vous vous obstinez à implanter une gare au cœur même d'un quartier appelé, de par sa situation, à devenir le plus riche de Bruxelles. Ce qu'il faut, dans une ville comme Bruxelles...

M. LE PRÉSIDENT. — Je me permets de prier l'honorable membre d'être aussi bref que possible, car les instants du Sénat sont précieux.

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je n'en ai plus, Monsieur le Président, que pour quelques instants.

Ce qu'il faut à Bruxelles, c'est le maintien et l'amélioration des quatre gares, si heureusement situées aux points cardinaux de la cité; ce qu'il faut encore, c'est relier ces gares à tous les quartiers vivants de la capitale par de larges voies d'accès; en agissant ainsi, vous aurez résolu le problème dans des conditions normales et rationnelles, vous aurez accompli une œuvre vraiment grande et féconde.

Consultez, Messieurs, les hommes qui se sont fait un renom et une spécialité dans ce qu'on a appelé si justement l'art de bâtir les villes. Vous n'ignorez pas que, dans les universités allemandes, on enseigne aux ingénieurs et aux architectes les principes auxquels il convient de se conformer pour créer, dans les centres urbains, des quartiers répondant aux exigences de l'esthétique, de l'hygiène et de la circulation publique.

Eh bien, consultez ces maîtres dans l'art de bâtir et d'embellir les villes, et vous constaterez que tous sont d'accord pour déclarer que le grand mal à éviter, c'est la concentration et la congestion. Il faut, au contraire, s'évertuer à bien répartir le mouvement et la circulation, à donner à chaque quartier sa vie propre et sa destination spéciale. Voilà comment se conçoit l'aménagement rationnel d'une ville moderne. C'est l'opposé de ce que fait l'honorable M. Vandenpeereboom en congestionnant un quartier de luxe et en y faisant débarquer 100,000 voyageurs sans aucun souci des moyens de canaliser cet énorme mouvement.

Je termine par quelques courtes considérations sur un projet nouveau que vient de nous révéler l'honorable sénateur.

Mon honorable ami avoue qu'il s'est peut-être moins préoccupé de créer une gare centrale et de réaliser la jonction des parties nord et sud du réseau, que d'amorcer un métropolitain à l'instar de Londres et de Paris. Vous aurez par la jonction, nous dit-il, le plus beau métropolitain d'Europe. Je ne veux pas relever en ce moment la gravité de cette déclaration et je me bornerai à faire observer qu'un métropolitain, dont l'objectif est de désencombrer une ville, n'a rien de commun avec une jonction destinée à la circulation de trains lourds de 300 mètres de longueur.

Une voie de métropolitain est une voie souple, épousant les accidents du sol et du sous-sol, destinée à la circulation de trains électriques légers composés d'un nombre limité de voitures et dans laquelle rien n'empêche d'introduire des rampes allant jusqu'à 30 millimètres. C'est exactement le contre-pied du programme que s'est imposé l'auteur du projet de jonction.

Et c'est pour amorcer ce métropolitain, dont le besoin ne se manifestera probablement que dans un avenir éloigné, qu'on veut faire rouler dès aujourd'hui des trains lourds de 300 mètres, en tunnel ou sur remblais, à travers le cœur de Bruxelles, alors que la circulation de ces trains peut se faire aisément à l'ouest et à l'est dans des tranchées, à l'air libre et sans nuire en rien à la beauté de la capitale !

Messieurs, on peut ne pas partager mon avis et je puis me tromper comme chacun d'entre vous, mais vous voudrez bien reconnaître que je n'ai pas retenu à la légère les moments du Sénat. Documenté comme je l'étais, j'ai pu, je crois, ne laisser sans réplique aucun des arguments qui m'ont été opposés.

Le Sénat voudra bien reconnaître encore que, comme

ministre des Travaux publics, je ne me suis jamais laissé guider par des considérations étrangères à l'intérêt supérieur de la nation.

On ne pourrait citer un seul travail fait sous mon inspiration qui m'aurait été dicté par des considérations politiques ou électorales.

Je crois avoir droit de ce chef à quelques égards de la part de ceux qui ne pensent pas comme moi; aussi ai-je la conviction que nul ne croira sérieusement que mon attitude se soit inspirée de mobiles étrangers au bien du pays. (*Très bien!*)

Séance du Sénat du 30 décembre 1910

SUITE DE LA DISCUSSION DE L'INTERPELLATION
DE M. HANREZ

FAIT PERSONNEL

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Messieurs, j'aurais voulu apporter dès hier au Sénat la preuve irréfutable que mon opinion d'aujourd'hui, au sujet de la jonction Nord-Midi, n'est pas différente de celle d'avant 1907.

Malheureusement, le témoignage que j'avais à invoquer est celui d'une personne momentanément absente de Bruxelles. Je n'ai donc eu d'autre ressource que d'adresser hier, par exprès, à M. le comte John d'Oultremont, la lettre que voici :

« M. le comte John d'Oultremont, Ham-sur-Heure.

» Bruxelles, le 29 décembre 1910.

» MON CHER COMTE,

» Bien des années avant de quitter le ministère, j'ai eu l'occasion de vous exposer au cours d'un entretien absolument intime que je considérais le gouvernement dont je faisais partie comme mal engagé dans la question de la jonction Nord-Midi, en raison de l'opposi-

tion irréductible qu'avait rencontrée, dans les milieux maritimes, le projet de construction à Laeken, pour le service du chemin de fer, d'un pont fixe surélevé à quatre voies.

» Je vous ai demandé si vous accepteriez éventuellement le dépôt d'un pli cacheté, à ouvrir après ma retraite, qui aurait contenu l'exposé de mes idées.

» Vous aviez bien voulu y consentir, et je regrette vivement aujourd'hui que les soucis journaliers de ma vie ministérielle m'aient fait abandonner ce projet.

» Quoi qu'il en soit, en présence de certains commentaires désobligeants qu'a provoqués mon discours au Sénat au sujet de la jonction, je me permets de faire appel à vos souvenirs et à votre amitié et je vous en demande de vouloir bien me donner, au sujet des faits prémentionnés, le témoignage autorisé de votre affirmation.

» Veuillez agréer, mon cher Comte, l'expression de mes sentiments dévoués.

» COMTE DE SMET DE NAEYER. »

Voici le télégramme, daté de Ham-sur-Heure, que j'ai reçu ce matin en réponse à ma lettre :

« Je me souviens parfaitement que, dans des conversations intimes, vous m'avez plusieurs fois dit que vous n'étiez pas partisan de la jonction Nord-Midi.

» COMTE J. D'OUTREMONT. »

En présence d'un témoignage aussi catégorique, j'espère que mes contradicteurs reconnaîtront loyalement que c'est à tort qu'ils m'ont imputé d'avoir varié d'opinion, variation d'autant plus suspecte qu'elle se serait produite après mon départ du gouvernement.

J'ajoute un mot à l'adresse de ceux de mes collègues qui s'étonneraient de ce que j'aie pu admettre et défendre, étant à la tête des affaires, une solution qui n'avait pas mes préférences.

Le problème essentiel consistait à souder les lignes du Nord à celles du Midi. J'ai essayé de faire prévaloir la modalité qui me semblait la meilleure, celle que je vous ai indiquée dans mes derniers discours.

J'ai échoué, et c'est en résigné que j'ai dû accepter, faute de mieux la jonction Nord-Midi.

Si j'ai conçu alors le projet de déposer un pli cacheté à ouvrir après mon départ du gouvernement, où j'aurais consigné le fond de ma pensée en ce qui concerne la jonction, ce n'était pas, j'ai à peine besoin de le dire, dans le but de désavouer mes collègues et amis, mais pour attester devant la population bruxelloise que j'avais dû céder devant l'obstination de l'Administration communale de l'époque et des défenseurs, mieux éclairés aujourd'hui, semble-t-il, des installations maritimes de Bruxelles.

M. SCHOLLAERT, ministre des Sciences et des Arts.
— Messieurs, l'honorable comte de Smet de Naeyer vient de nous faire connaître la correspondance qu'il a échangée avec le comte John d'Oultremont.

Je n'ai pas été mêlé aux incidents dont l'honorable membre vient de nous entretenir, mais j'ai suivi avec attention les discussions et je crois être en droit de dire que personne n'a en rien suspecté les intentions de l'honorable sénateur.

Nous sommes tous très convaincus de la parfaite loyauté et de la droiture de ses intentions et nous sommes tous persuadés que le mobile qui l'a fait agir n'a été que le souci de sauvegarder l'intérêt public.

Je tiens à déclarer que nous le connaissons trop bien pour ne pas affirmer qu'il en est ainsi. (*Très bien!*)

M. LE COMTE DE SMET DE NAEYER. — Je remercie très cordialement l'honorable chef du cabinet de sa déclaration. (*Nouveaux très bien!*)

— L'incident est clos.
