

LA JONCTION NORD-MIDI



DISCOURS

PRONONCÉS PAR

M. MAURICE LIPPENS

MINISTRE DES TRANSPORTS

M. LE BARON M. HOUTART

MINISTRE DES FINANCES

ET

M. PAUL-EMILE JANSON

MINISTRE DE LA JUSTICE

Séance du Sénat du 11 février 1931

BRUXELLES

IMPRIMERIE DU MONITEUR BELGE

Dir. : Jean Pladet

40, rue de Louvain

SENAT

Séance du mercredi 11 février 1931.

LA JONCTION NORD-MIDI

DISCOURS DE M. MAURICE LIPPENS

Ministre des Transports

M. le président. — La parole est à M. le ministre des transports.

**La jonction est une question technique
et non sentimentale.**

M. Lippens, ministre des transports. — Madame, messieurs, la question de la jonction est une question qui ne m'a jamais passionné et qui ne me passionne pas du tout. Ce n'est pas une question de principe, c'est une question de chiffres, un problème d'ingénieurs, et il vaudrait beaucoup mieux l'examiner autour d'une table que dans une assemblée publique. Il est impossible, dans un milieu comme le nôtre, d'étudier des diagrammes, des plans et de discuter des chiffres, d'autant plus que, très à la légère, ils sont traités de faux, de mensonges ou d'incomplets quand ils infirment la thèse de l'orateur.

Je ne vais donc pas me livrer à une plaidoirie pour ou contre une idée, pour ou contre un individu. J'apporte seulement ici l'examen du travail que j'ai fait faire pour tâcher d'éclairer le parlement.

Il m'a été dit que ce n'était pas de jeu de travailler comme je l'ai fait, comme si la question en suspens devant vous consistait simplement dans une joute oratoire, et que, dans cette joute, j'employais des armes ou des moyens déloyaux, mettant en infériorité un adversaire.

Je ne comprends pas cette critique; la personnalité d'aucun d'entre nous n'est mise en cause. Nous avons tous, je présume, le même désir de servir la chose publique, et j'aurais mérité vos reproches si je ne m'étais efforcé, avec tous les moyens dont un ministre dispose, de mettre sous vos yeux le plus de précisions possibles. Mes rapports, ceux des experts, ceux de la Société nationale des Chemins de fer belges, les explications qui ont été fournies et les diagrammes, permettent d'étudier le problème à ceux qui en ont le loisir et la compétence. Si j'avais agi autrement, si je n'avais mis sous vos yeux tous ces documents, il en serait résulté une confusion dans le débat et vous m'auriez, à bon droit, reproché de vous avoir mis dans l'impossibilité de discuter une question qui est essentiellement, comme je le disais, il y a quelques instants, une question technique.

Le rapport sur la jonction a été fait dans des conditions susceptibles de donner au Parlement toutes garanties d'impartiale objectivité.

Permettez-moi, avant de continuer, de vous dire comment j'ai procédé. Je ne possède pas de corps d'ingénieurs; j'ai dû créer un service spécial à la tête duquel j'ai mis M. l'ingénieur Castiau, ancien chef du cabinet de M. Anseele. Il a été assisté par des ingénieurs que j'ai choisis de façon qu'on ne puisse jamais me reprocher de faire effectuer un travail tendancieux quelconque. J'ai fait réunir toutes les archives et tous les documents existants; j'ai fait compléter les plans et dresser les plans d'exécution; car, jamais, ces plans n'avaient été dressés d'une façon complète. J'ai constaté que les plans d'exploitation n'ont jamais existé; ils n'ont jamais été dressés; ils n'ont jamais été demandés. Il existait, pour l'exploitation, en tout et pour tout, dans tout cet énorme fatras de papiers, que le dossier, que j'ai ici sous la main, et qui, sous la signature de M. Hanrez, et de sa propre écriture, signale qu'il ne s'agit que d'une simple ébauche. Il n'y a rien d'autre.

J'ai consulté nécessairement la Société nationale des Chemins de fer belges, qui est le mieux à même, indiscutablement, de me donner les renseignements techniques de tous genres pour me documenter et me permettre de mettre sous vos yeux un travail libre et indépendant de toute espèce de préjugés. Cette société a déchargé de ce travail l'ancien service si souvent et si injustement calomnié ici; elle a organisé un nouveau service et l'a chargé de faire rapport à la direction et au conseil d'administration.

Le travail de ce service a été examiné par la direction et par les membres du comité permanent. Ceux-ci, à plusieurs reprises, pour

répondre à l'accusation de légèreté avec laquelle ils auraient examiné le problème, ont renvoyé le travail et l'ont fait remettre sur le métier.

Enfin, mon service a fait une étude critique des différents rapports présentés par la Société nationale des Chemins de fer, et c'est à la suite de cette nouvelle étude et comme résultat du travail effectué par mon service, que j'ai été à même de mettre sous vos yeux le rapport du 18 novembre, qui traite la question d'une façon aussi objective que possible.

Le conseil d'administration de la Société nationale des Chemins de fer a estimé, à l'unanimité, qu'il y a mieux à faire que la jonction.

A ce propos, je tiens à signaler que la délibération du conseil d'administration de la Société nationale, dont on a mis en doute la portée, ne mérite pas cette critique. L'article qui a paru dans le *Ralliement* et dont d'aucuns se sont servis, pour l'interpréter à leur façon, n'a pas le sens qu'on a voulu lui donner. L'auteur de l'article, membre du conseil d'administration de la Société nationale et membre du comité permanent,...

M. de Brouckere. — Voilà une déclaration intéressante.

M. Lippens, ministre des transports. — ... M. Lambert, m'a dit que l'interprétation qu'on a donnée à son article était fausse.

M. de Brouckere. — Cependant le texte est clair.

M. Lippens, ministre des transports. — M. Lambert m'a permis de déclarer que lui, comme tous les membres du conseil d'administration, s'est rallié aux conclusions du rapport fait par la direction de la Société nationale des chemins de fer belges et qu'il est d'avis, comme les autres, que la jonction n'est pas un travail indispensable ou même utile en ce moment, et qu'il y a bien d'autres choses à faire.

M. de Brouckere. — Ce n'est pas cette conclusion-là qu'on nous avait communiquée.

M. Lippens, ministre des transports. — Je ne puis vous parler que du rapport qui a été publié. Vous connaissez ce rapport; je n'ai pas besoin de vous le lire, il vous a été remis.

Cette année, la Société nationale qui a réexaminé la question, m'a confirmé par une lettre que j'ai ici dans mon dossier, lettre datée du 16 janvier, que le conseil d'administration avait complètement ratifié les décisions prises lors de la délibération du mois de février 1928.

On a parlé de Varsovie. J'ai eu, comme l'honorable M. Waucquez, la curiosité d'y aller voir. Il ne s'agit pas là, à proprement parler, d'une jonction. On a simplement continué, sous un énorme et large boulevard, sur une longueur de quelque 1,500 à 2,000 mètres, je ne sais pas exactement, la voie qui doit franchir la Vistule, qui est de 60 mètres en contrebas de la ville, afin d'éviter une immense boucle que les anciennes fortifications de Varsovie et la situation géographique avaient imposée aux chemins de fer pour poursuivre leur voie vers l'Est. Là non plus aucune espèce de comparaison n'est possible avec Bruxelles.

On a parlé aussi de Tokio. Je dois dire que ce que l'honorable M. Waucquez m'en a dit m'incite vivement, dès que j'aurai repris ma liberté, à aller examiner, de Yokohama à Tokio, les dames Chrysanthème qui l'ont si vivement impressionné par leur grâce et leur beauté. (*Rires.*)

M. de Brouckere. — On ne peut pas interrompre, hélas! (*Nouveaux rires.*)

M. Lippens, ministre des transports. — Pour le moment, je dois rester ici.

Quant à Cologne, il ne s'agit pas d'une jonction; il y a une ligne de chemin de fer qui longe la ville au bord du fleuve et elle n'est pas comparable à la nôtre, pour la raison fort simple que la situation de Cologne et les niveaux auxquels la gare et la voie du chemin de fer ont été dressées permettent de faire ce qu'on appelle des « sautemouton », ce qui est de nature à intensifier considérablement le rendement d'une gare, puisque les trains, en entrant et en sortant, peuvent passer les uns au-dessus des autres, sans être gênés par des croisements à niveau, comme c'est le cas chez nous.

Aucun de ces exemples ne peut donc servir de véritable comparaison dans le problème qui nous occupe. Je désirais immédiatement attirer l'attention du Sénat sur ce point, afin de ne pas devoir y revenir.

Il y a une convention Etat-Ville de Bruxelles conclue en 1903; il n'y a pas de « convention-loi ».

Devant quelle situation sommes-nous?

On parle toujours d'une convention-loi; il n'y a pas de loi en la matière, il n'y en a jamais eu. La convention de 1903 a été conclue, d'une part, entre le gouvernement, représenté par le comte de Smet de Naeyer, M. Liebaert et le baron Van der Bruggen, et la ville de Bruxelles, d'autre part. Jamais cette convention n'a été soumise aux Chambres, pas plus que les avenants, dont l'un, de 1914, a été signé par l'honorable M. Segers lui-même. Le seul consentement du gouvernement et de la ville suffit pour modifier ou supprimer la convention. Ce n'est pas une loi, et les Chambres ne firent qu'approuver les crédits nécessaires pour les expropriations et les travaux. Le texte de la convention, d'ailleurs, le dit : « Il a été convenu ce qui suit, sous réserve du vote des premiers crédits par la

législature, à l'occasion du budget extraordinaire de 1903... » C'est tout.

L'exécution d'un travail d'utilité publique dépend de l'exécutif et non pas du législatif, qui vote ou refuse les crédits.

Il ne faudrait donc pas de loi, en l'occurrence, pour décider l'abandon de la jonction. Les Chambres doivent cependant voter une loi domaniale indispensable pour permettre au gouvernement de procéder à la revente des terrains. En outre, cette loi est nécessaire pour décréter la suppression exceptionnelle du droit de rétrocession aux propriétaires expropriés judiciairement. Voilà tout.

D'ailleurs, l'honorable M. Segers est tellement d'avis que la convention à intervenir entre la ville de Bruxelles et l'Etat ne doit pas être soumise à une loi, que, en réponse à une lettre à « son cher collègue et ami », le bourgmestre Max, il écrivait, le 17 avril 1930, au sujet de l'exécution de la convention de 1928, « que, réserve faite de l'obligation de démolir en cas de jonction, il ne voyait pas de difficulté à ce que le tracé d'une rue fût modifié ».

Jamais M. Segers n'aurait écrit cela s'il avait cru un seul instant que la convention était illégale.

En même temps qu'elle prévoyait la jonction, la convention de 1903 prévoyait également l'aménagement du Mont des Arts. Cet aménagement n'a jamais été réalisé. Le gouvernement n'est pas tenu de le faire si la ville de Bruxelles est d'accord avec lui. Seule la revente des terrains doit être approuvée par une loi domaniale.

Quantité de fois des expropriations ont été faites, des travaux ont été entamés sans lendemain.

Les crédits pour la jonction n'ont pas créé un statut spécial pour les travaux de la jonction.

Ainsi, par exemple, vous connaissez les ouvrages qui ont été entamés à Bruges, et vous connaissez les expropriations qui ont été faites pour déplacer la gare. Ces travaux n'ont jamais été poursuivis.

Ainsi encore ont été expropriés des terrains et entamés des travaux de détournement de la ligne de Braine-le-Comte pour supprimer le tunnel.

C'est là un cas particulièrement typique. Il y a eu un commencement d'exécution des travaux, toutes les expropriations ont été faites et, aujourd'hui, la Société nationale des Chemins de fer belges raccorde la voie des deux côtés du tunnel par un tracé tout à fait différent de celui prévu lors du vote des crédits pour les premiers travaux. Cela prouve fort bien que cette question ne concerne pas le législatif, mais bien l'exécutif. Nous nous trouvons devant une série de cas similaires à celui de notre jonction.

Autre exemple : la ligne Châtelineau-Charleroi et la ligne Châtelineau-Juniet.

Les expropriations des terrains ont été faites pour raccorder la ligne de Châtelineau à Charleroi et la ligne de Châtelineau à Givet, et ce projet n'a pas été poursuivi.

Il en est de même pour les travaux autour de Tirlemont.

Il en est encore ainsi pour la ligne projetée d'Anvers-Sud à Saint-Nicolas, par Cruybeke, qui prévoit un pont-rail et un pont-route à construire sur l'Escaut.

Je pourrais encore vous citer une série de cas semblables.

S'agit-il de lois? Evidemment non. La situation de la jonction est, au regard du parlement, exactement la même que celle des différents travaux auxquels je viens de faire allusion.

La Société nationale ne peut se voir imposer la charge d'exécuter la jonction; ce travail incomberait à l'Etat...

Qui doit supporter les frais de la jonction? De toute façon, ces travaux doivent être exécutés par l'Etat. La jonction est exclue des apports de la Société nationale des Chemins de fer belges, et cela a été reconnu, dans la séance du 17 juillet 1928, par le regretté M. Liebaert. M. Segers, lui-même, le reconnaît, puisque, en 1929, il proposa un crédit de 25 millions au budget de l'Etat pour les travaux de la jonction, et il le reconnaît encore dans son discours du 12 juillet 1928, lorsqu'il dit : « Je vous ai déjà dit que le gouvernement pouvait, s'il le voulait, vendre pendant cinq ans 43 millions des cinq milliards de titres qui sont restés à la souche. Cette vente se justifierait, parce qu'il s'agit d'une opération relative précisément aux travaux du chemin de fer. Dès lors, la charge de l'Etat ne représenterait plus que le montant du coupon qu'il touche aujourd'hui. »

Et il estime que l'Etat a à supporter le déficit de l'exploitation : « La Société nationale pourrait ouvrir un compte spécial d'exploitation pour la jonction. Si, par impossible, l'exploitation laissait un déficit, l'Etat supporterait le déficit de l'exploitation; s'il y a, au contraire, un bénéfice, il servirait à payer l'intérêt du capital engagé et, éventuellement, l'amortissement du capital. »

C'est exactement le contraire de ce qui est dit dans son interview récente dans la *Métropole*.

Personne ne peut songer à imposer la jonction à la Société nationale des Chemins de fer Belges. Cette question avait déjà préoccupé mon honorable prédécesseur, le ministre Anseele. Vous vous souvenez, sans nul doute, de la consultation juridique qui a été faite à l'époque, signée par M^{rs} Marcq, Resteau et Hermans, et dont j'ai donné lecture, si mes souvenirs sont exacts, lors de la discussion de 1928. D'accord avec le premier ministre, M. Jaspar, M. Anseele concluait à l'impossibilité d'imposer à la Société nationale des Chemins de fer belges la charge de ce travail.

... Et l'article 10 du cahier des charges de 1866 est inopérant en l'espèce.

L'honorable M. Crokaert a demandé si l'article 10 du cahier des charges de 1866 était applicable à la Société nationale des chemins de fer belges. Je crois qu'il n'est pas possible d'envisager qu'il soit applicable. L'article 3 des statuts de la société dit, en effet : « Sont applicables à la Société nationale les dispositions du cahier des charges de 1866, en vigueur pour les concessions de chemins de fer en Belgique, en tant qu'elles ne soient pas contraires à la loi du 23 juillet 1926 et aux présents statuts. »

La première réserve (celle relative à la loi du 23 juillet 1926) allait de soi. Si elle a autorisé le gouvernement à créer la Société

nationale et à établir ses statuts, elle a pris soin de spécifier que ceux-ci ne pourraient être établis et modifiés « qu'en conformité des dispositions de la présente loi, qui sont essentielles ».

La seconde réserve, qu'il n'était pas inutile d'exprimer, pour la clarté des statuts, est également importante; elle reconnaît la prédominance des statuts sur les dispositions du cahier des charges de 1866.

Or, d'après la loi et les statuts de la Société nationale, l'objet de celle-ci est « l'administration et l'exploitation ... des chemins de fer actuellement (c'est-à-dire en juillet 1926) administrés et exploités par l'Etat ». Par conséquent l'administration et l'exploitation « du réseau des chemins de fer de l'Etat », tel que celui-ci a été apporté en jouissance par l'Etat.

Sans doute cette administration et cette exploitation peuvent-elles être étendues à d'autres lignes construites ou à construire en Belgique; mais il n'en peut être ainsi qu'en vertu d'un accord de volontés entre l'Etat et la Société nationale (art. 4 de la loi et art. 4 des statuts). Par conséquent, la Société nationale ne peut être contrainte à réaliser pareille extension de son activité.

Dès lors, si l'article 10 du cahier des charges de 1866 pouvait être interprété en ce sens que le gouvernement aurait le droit d'imposer aux concessionnaires la construction et l'exploitation d'une ligne nouvelle, ou plus simplement la prolongation et l'exploitation d'une ligne antérieurement concédée, cette disposition du cahier des charges serait contraire à la loi de 1926 et aux statuts de la Société nationale, et ne peut être imposée à celle-ci.

Il n'y a donc pas l'ombre d'un doute, de l'aveu même des protagonistes des plus convaincus de la jonction : le travail doit être supporté par l'Etat, de même que les frais d'exploitation.

Le Ministre des Finances et le Ministre de la Justice traiteront les questions ressortissant à leurs départements.

Je ne traiterai pas la question financière : l'Etat peut-il assumer cette dépense? Mon collègue des finances répondra à ce sujet.

Je ne veux pas non plus toucher à la question de rétrocession.

Mon collègue, M. Janson, établira qu'en équité et en droit une loi s'impose qui enlèvera le droit de rétrocession.

C'est une des raisons pour lesquelles il faudra une loi pour régler cette question de la jonction.

Les quatre grands arguments invoqués en faveur de la jonction.

J'aborde maintenant le sujet au point de vue technique.

Les quatre raisons qui servent d'argument en faveur de la jonction sont les suivantes :

1° Transformer les gares du Nord et du Midi, qui sont des gares à rebroussement à capacité limitée, en gares de passage à capacité illimitée;

2° Permettre à tous les voyageurs de trouver indifféremment dans l'une ou l'autre de ces gares, des correspondances pour tous les points du pays;

3° Mettre fin à la barrière qui sépare les parties nord et sud du réseau;

4° Ouvrir la muraille de Chine qui sépare les faubourgs de l'agglomération bruxelloise.

La jonction n'anéantira pas le « mur de Chine » qui sépare les faubourgs de l'agglomération bruxelloise.

Je commence par cette dernière raison : ouvrir la muraille de Chine qui sépare les faubourgs de l'agglomération bruxelloise.

Avez-vous réfléchi, messieurs, qu'aussi bien en cas d'exécution de la jonction que dans le cas de non-exécution, il y aura nécessairement toujours une barrière entre les deux parties de l'agglomération. Ou bien cette barrière restera à niveau ou bien elle sera perchée à 7 mètres de hauteur, — la hauteur du deuxième étage de n'importe quelle maison de la rue du Progrès et de la rue de Brabant, — cette barrière se dressera sur une longueur de plusieurs centaines de mètres et créera une profonde tranchée, — un fossé, comme dans les fortifications, — devant toutes les habitations se trouvant dans ces deux rues si fréquentées. Voilà la vraie muraille de Chine! Le nombre de passages au-dessous de ce remblai ou bien au niveau des voies ou bien au-dessus des voies, est le même dans les deux cas, avec cette différence que du côté de la gare du Nord les deux passages pour piétons seraient transformés en voies charretières si l'on relevait l'assiette de la voie à 7 mètres d'altitude. Mais, pour le restant, c'est exactement la même chose. En cas de jonction, le passage avenue de la Reine doit prévoir, pour rattraper le niveau de la rue, des pentes de 6 $\frac{1}{2}$ p. c., tout comme le viaduc qui devra être construit devant la rue Théodore-Verhaegen, exigera une rampe d'environ 6 $\frac{1}{2}$ p. c. pour franchir les voies.

Dans le cas d'exécution de la jonction, les passages d'une rue à l'autre sont assurés par des tunnels d'environ 100 à 120 mètres de longueur; dans l'autre cas, ce seront des viaducs à ciel ouvert qui présentent les mêmes difficultés au point de vue des rampes.

Lorsque je parle du remblai de 7^m50, il faut bien se figurer que c'est l'assiette des voies qui sera à 7^m50 au-dessus du niveau des rues actuelles. Mais ce remblai sera surmonté de constructions, destinées à divers services, et, notamment, servant à protéger les voyageurs qui doivent prendre le train.

Vous rendez-vous compte qu'il faudrait construire de tout près de la place Rogier jusqu'au delà de l'avenue de la Reine des remblais de 7^m50 de hauteur et entre la gare du Midi et Forest un remblai de 6^m50 de hauteur!

L'entrave qui existe pour les communications, dans les deux cas, est une question de mesure et d'appréciations sentimentales; il y aura toujours des obstacles dans un cas comme dans l'autre.

Bien mieux que par la jonction, les parties nord et sud, est et ouest du réseau sont reliées par les communications créées depuis le projet de jonction datant de trente ans.

J'aborde l'autre argument : mettre fin à la barrière qui sépare la partie nord et sud du pays. Je ne crois pas, après les longs et éloquentes discours que vous avez entendus, après tout ce que vous avez lu, qu'il soit nécessaire encore de vous signaler combien les trains-blocs et les trains interprovinciaux ont singulièrement brisé cette barrière. Je me souviens qu'il y a quelques années encore, quand je voulais me rendre de Gand à Anvers, il n'y avait guère moyen, en une même journée, de prendre un seul train direct me permettant de revenir à Gand le même jour; il fallait toujours faire le détour par Bruxelles. De même, lorsque les Anversoix voulaient se rendre à Lille ou à Tournai, ils devaient passer par Bruxelles. Le moindre déplacement d'Anvers vers Liège obligeait le voyageur à arriver à Bruxelles, à y changer de train et quelquefois même de gare pour atteindre Liège. Aujourd'hui, plus rien de semblable : tous nos grands centres, sans exception, sont reliés entre eux par des trains roulant aux heures demandées par la clientèle. Ces trains sont fort bien achalandés et assurent de façon parfaite les communications entre l'est et l'ouest du pays, comme entre le nord et le sud.

Pour les voyageurs ordinaires, nous avons la ceinture Ouest et deux ceintures Est. Contrairement à ce que dit l'honorable M. Segers, qui doit cependant le savoir, puisqu'il a été ministre des chemins de fer, toutes ces lignes n'ont pas été construites pour faire une jonction en opposition avec celle que nous discutons, mais toutes, sans exception, étaient déjà décidées en 1900, bien avant que lui ou moi fus-sions à la tête du département, et donc bien avant qu'on ait parlé de faire des trains-blocs ou interprovinciaux.

M. Vinck. — Rien que pour les marchandises, n'est-ce pas? Excusez l'interruption.

M. Lippens, ministre des transports. — Primitivement, oui. Il est bien exact que primitivement ces voies étaient envisagées pour assurer le trafic des marchandises; seulement, depuis lors, comme toutes les voies en Belgique, elles servent à la fois aux trains de voyageurs et aux trains de marchandises.

Pour ce qui concerne les ouvriers, grâce à ces voies sur ces différentes ceintures, nous pouvons amener les trains ouvriers dans n'importe quelle station de la périphérie de la ville, suivant les besoins de la clientèle. Des trains, venant de toutes les régions où se recrute la main-d'œuvre, arrivent dans les différentes gares; la grande masse des ouvriers va travailler à la périphérie de l'agglomération, et c'est donc là que l'on doit s'efforcer de les transporter. C'est ainsi que, à l'heure actuelle, des trains se rendent déjà directement des Flandres vers Bruxelles-Midi, vers Schaerbeek, vers Bruxelles-Quartier-Léopold et vers Etterbeek. Il y a des trains ouvriers qui vont directement

de Louvain à Bruxelles-Midi, d'autres venant d'Ottignies se rendent directement à Schaerbeek, et ce indépendamment de nombreuses relations directes qui font débarquer les ouvriers aux gares-têtes de lignes. Il va de soi que ces communications peuvent être augmentées à volonté, suivant les besoins, et seront encore intensifiées par la mise en exploitation de la ligne de Gand-Bruxelles-Midi par Denderleeuw, actuellement en voie d'achèvement.

En cette matière, il est également certain qu'il n'y a pas de barrière effective qui sépare les parties nord et sud du pays; que, au contraire, jamais on n'a donné autant qu'aujourd'hui de facilités à la population pour être transportée n'importe où sans devoir rompre charge.

Il n'est pas exact que tous les voyageurs trouveront dans la gare où ils arriveront des correspondances.

Quant au troisième argument, il faut permettre à tous les voyageurs de trouver indifféremment dans l'une ou l'autre de ces gares des correspondances pour tous les points du pays.

Madame, messieurs, c'est une erreur de croire que tous les trains poursuivant leur voyage de l'une des deux gares à l'autre vont eux-mêmes continuer au delà de Bruxelles et permettront tout au moins de donner aux voyageurs des correspondances immédiates. En effet, l'arrivée des trains à Bruxelles est fixée suivant les convenances de la grande majorité de ceux qui doivent y descendre; de même, le départ des trains de Bruxelles est fixé suivant les convenances des voyageurs allant en province. Pour les quelques voyageurs qui voudraient poursuivre leur voyage au delà de Bruxelles sans descendre de voiture, on ne peut songer à faire des trains spéciaux qui continueraient directement. Ils seront donc nécessairement astreints à des arrêts prolongés dans les gares.

D'autre part, les gens de province se rendant ailleurs qu'à Bruxelles pour affaires, — car très peu de personnes voyagent pour leur plaisir, — peuvent prendre les trains-blocs.

Si cependant nous voulons envisager les services à rendre par la jonction aux voyageurs arrivant à Bruxelles et devant poursuivre leur voyage, il ressort des statistiques de la Société nationale des chemins de fer belges que l'on peut évaluer à 7,600 au grand maximum le nombre des voyageurs se rendant d'une gare à l'autre de l'agglomération. Ce chiffre de 7,600 est un maximum, car il semble bien que l'évaluation de 5 p. c. de voyageurs partant ou arrivant dans nos gares corresponde à la réalité, et j'obtiens le chiffre de 7,600 en prenant 5 p. c. de la totalité des voyageurs arrivant à Bruxelles par tous les trains, ce qui est manifestement exagéré, puisque nous comprenons dans ce chiffre les trains ouvriers si peuplés qui ne fournissent pas de voyageurs au delà de Bruxelles.

Ces chiffres ont été obtenus par un pointage fait avant la guerre, refait après la guerre et encore récemment. Les conclusions de ce pointage sont très approximativement les mêmes à ces trois

périodes. C'est, d'ailleurs, en considération de ceci que le service d'exploitation est arrivé à la conclusion que, à moins de faire rouler des trains à vide ou à peu près, on ne pourrait envisager qu'environ 166 trains à expédier utilement par les pertuis de la jonction et non pas les 600 trains dont on fait toujours état.

Ce chiffre de 166 trains a été établi non pas par un pur caprice de l'administration et n'est pas un chiffre inventé. Ce chiffre de 166 trains est fondé sur ce que la statistique des voyageurs peut nous donner de précis pour les relations utiles à créer à travers la ville de Bruxelles en vue de se rendre d'une extrémité du pays à l'autre. Et remarquez que, parmi ces 166 trains, il y a 26 trains internationaux, 36 trains interprovinciaux et 104 trains seulement ayant leur terminus dans une gare de Bruxelles.

Il y a encore une raison pour laquelle les trains, contrairement à ce qui a été si souvent affirmé, ne peuvent pas continuer. Si ces trains devaient continuer, les besoins de l'exploitation imposeraient l'obligation inéluctable de modifier la composition et l'importance des rames de voitures. Or, tous ceux qui savent ce que c'est que le chemin de fer n'ignorent pas le coût énorme résultant de la modification et de la rupture d'une rame de voiture. La nécessité de modifier les rames est imposée par des raisons faciles à comprendre. Les trains qui roulent dans le pays plat, entre Ostende et Bruxelles, peuvent être composés autrement que ceux qui doivent rouler sur les lignes à caractéristiques difficiles, comme celle de Namur à Luxembourg, par exemple. D'autre part, la proportion des voyageurs des diverses classes est totalement différente, par exemple, dans les communications entre Liège et Bruxelles et celles entre Gand et Bruxelles. Il va de soi que l'exploitation des chemins de fer doit veiller à ce que la quantité et la qualité du matériel dont il doit être fait usage répondent aux besoins du public.

La jonction n'enlèvera pas aux gares du Nord et du Midi leur caractère de gares à rebroussement.

Enfin, j'arrive à la quatrième raison, la raison principale. C'est celle de la transformation des gares du Nord et du Midi, qui sont des gares de rebroussement à capacité limitée, en gares de passage à capacité illimitée.

Examinons cette quatrième raison, cette raison essentielle sous deux points de vue : celui des travaux à exécuter et celui de l'exploitation.

Au point de vue des travaux à exécuter, au point de vue technique, je suis convaincu que rien n'est impossible. C'est question d'argent et de temps. Cependant, on ne peut faire abstraction des réalités.

Je m'excuse auprès du Sénat de devoir aller assez vite; je pourrais m'étendre longuement sur cette question, mais je vise surtout à être aussi clair que possible sans trop abuser des moments du Sénat.

Il ne faut pas de gare centrale.

Si je veux toucher aux diverses questions qui dépendent de ce problème, je dois tout d'abord envisager la question de la gare centrale. De deux choses l'une : Ou bien il n'y aura pas, ou il n'y aura que fort peu de voyageurs qui y descendront et, alors, elle est parfaitement inutile. Ou bien il y en aura beaucoup et ce serait, d'ailleurs, sa seule raison d'être. Mais alors, il sera presque impossible de dégorger son trafic vers l'extérieur. L'encombrement actuel de toutes les rues qui aboutissent à l'emplacement de la future gare centrale prouve déjà combien ces rues sont congestionnées, combien la circulation est difficile. Il paraît impossible d'y remédier par des modifications de tracé, parce que personne ne songera, un seul instant, à effectuer une telle modification de la voirie au cœur de l'agglomération bruxelloise. Par conséquent, il faut considérer cette gare comme étant tout à fait impossible.

D'ailleurs, trois gares sur 3 kilomètres de distance représente déjà une anomalie, qui, je crois, n'existe nulle part.

Enfin, une dernière raison qui me fait conclure que la gare centrale de Bruxelles n'est pas tout à fait indispensable c'est que, comme le disait l'honorable M. Segers, cette gare n'a été prévue que pour faire plaisir aux Bruxellois. Ce n'est pas une raison suffisante aux yeux de l'honorable ministre d'Etat pour la réaliser.

Le sous-sol peut réserver de dangereuses surprises.

Je ne veux pas toucher au problème du sous-sol. On m'a reproché d'avoir demandé aux services compétents — vous vous doutez bien, messieurs, que je ne suis pas compétent en la matière; je ne suis pas ingénieur, et encore moins ingénieur de chemins de fer ou de travaux publics, — de dresser un cahier des charges, de telle façon que je puisse avoir, à peu près, la certitude d'épargner au pays les lourdes charges financières que l'exécution d'autres travaux similaires lui ont imposées. J'en parle un peu par expérience, parce que depuis que j'ai l'honneur d'être à ce banc, combien de dossiers difficiles et fastidieux n'ai-je pas dû étudier à propos des réclamations que l'exécution du tunnel du Cinquantenaire a provoquées? J'ai l'intime conviction que, techniquement, on peut résoudre la question du sous-sol. C'est une question d'argent et de temps. Je crois cependant que c'est une dangereuse aventure que d'exécuter de tels travaux dans une ville comme Bruxelles, au cœur de la cité et à 50 mètres du péristyle de Sainte-Gudule.

La jonction fait surélever les gares à la hauteur du second étage d'une maison.

Vous connaissez tous, les inconvénients de gares surélevées. Personne certainement ne trouvera que la gare d'Anvers est, avec ses vingt-huit ou vingt-neuf marches, idéale. Il est certain que, lorsque

nous aurons la gare du Nord à 7^m50 et la gare du Midi à 6^m45 au-dessus de la voirie publique, ce ne sera guère une amélioration par rapport à la situation actuelle. Les transformations des gares et les facilités pour les voyageurs envisagées dans les derniers plans au cas où l'on ne ferait pas la jonction, seront de nature à donner plus de satisfaction qu'avec la jonction.

**La jonction crée un goulot souterrain plus dangereux
que celui que les transformations vont supprimer
avenue de la Reine.**

L'honorable M. Segers a déclaré en 1928 que l'idée de la jonction était née de l'effroyable accident survenu à Schaerbeek dans le couloir d'accès à la gare du Nord, couloir que l'on avait appelé à cette occasion le « goulot de la mort ». Mes souvenirs me rappellent l'émotion que cet accident suscita, mais je dois dire que je ne comprends pas très bien qu'on se serve de cet argument, en cette occasion, car, après tout, au lieu de détruire ce goulot, on en crée un autre avec des caractéristiques infiniment plus dangereuses.

Qu'est-ce que ce goulot que nous avons actuellement? C'est, à la hauteur de l'avenue de la Reine, un étranglement dans lequel passent six voies qui doivent dégager la gare du Nord avec ses seize voies actuelles. Dans l'une ou dans l'autre hypothèse, que la jonction se fasse ou non, on supprime ce goulot et il y aura douze voies au lieu des six actuelles. A la gare du Nord aboutissent quatre lignes importantes : la ligne de Courtrai, Gand, Alost et Termonde (qui est tellement mal desservie aujourd'hui qu'on devra la porter à quatre ou trois voies, suivant les secteurs); la ligne d'Anvers, qui est à quatre voies; la ligne de Liège et la ligne de Luxembourg. Pour dégager l'important trafic de ces lignes, un goulot de douze voies est jugé nécessaire. Ces douze voies, comme je l'ai dit tantôt, doivent remplacer les six voies actuelles. Et l'on voudrait faire passer le trafic accumulé de toutes ces lignes importantes, pour lesquelles douze voies d'accès sont jugées nécessaires, par un étroit goulot de six voies dans un tunnel qui doit laisser en plus passer tous les trains du Midi. Mais on déplace le goulot! Au lieu de se trouver avant la gare du Nord, il se trouvera entre celle-ci et la gare du Midi, et il est inutile de faire remarquer combien le danger sera plus grand si l'on veut un seul instant se rendre compte des manœuvres extrêmement difficiles qu'imposeront le changement des remorques et le dételage des locomotives à vapeur à l'entrée des perruis. N'oublions pas que nous devons remplacer les six voies du goulot actuel par douze voies pour les 350 trains de la gare du Nord. Le goulot du tunnel, avec ses six voies, devrait évacuer les 600 trains de nos deux gares réunies. Ce goulot, qui aurait six voies, devrait en avoir le double; il sera particulièrement encombré aux heures de pointe où les nombreux trains amènent le grand afflux de voyageurs. L'exploitation de la gare surchargée sera encore singulièrement compliquée par les manœuvres des remorques auxquelles je viens de faire allusion.

La suppression de la gare de l'Allée-Verte ne peut être envisagée. — C'est, d'ailleurs, également l'avis du Ministre des Chemins de fer Segers et du Ministre Anseele.

Et maintenant, parlons de la gare de l'Allée-Verte. Les jonctionnistes disent actuellement : Il faut la supprimer. Les services des chemins de fer disent : Il faut la maintenir. Il convient de remarquer que l'avis de tous les techniciens d'aujourd'hui est conforme à celui de mon honorable prédécesseur, M. Van de Vyvere. Au comité de direction des chemins de fer de l'Etat, le 11 novembre 1913, il décide le maintien définitif de cette station, le relèvement de la plate-forme de raccordement, etc. C'était aussi l'avis de mon honorable prédécesseur, M. Segers, lui-même, qui, le 1^{er} avril 1914, à la séance de la Chambre, disait ceci : « Il s'agit de savoir si nous avons impérieusement besoin de cette gare, utilisée actuellement comme gare accessoire, pour la formation des trains ouvriers. A cet égard, la réponse n'est pas douteuse. Je vous ai dit que l'interpellation de M. Hanrez présentait un double objectif : un objectif immédiat — je viens de l'indiquer — et un objectif plus éloigné. Faut-il, parce que nous affectons en ce moment la gare de l'Allée-Verte à quelques trains ouvriers et à quelques services accessoires, que nous conservions cette gare dans l'avenir? » M. Segers continue et dit : « Ce serait une très grosse faute que d'abandonner la gare de l'Allée-Verte. Il est possible que ceux qui se préoccupent de l'embellissement de Bruxelles souhaitent cette suppression et je sais de fait que, dans certains milieux, on se démène pour obtenir le déclassement de cette gare. Ce serait une faute. »

Plus loin encore : « Dans notre pays le trafic des voyageurs augmente dans des proportions assez considérables.

» Vous voyez, par ces quelques exemples, ce qui se passe à l'étranger, et ce qui peut advenir chez nous dans dix ou vingt ans. Et vous nous proposez d'abandonner la réserve qu'est la gare de l'Allée-Verte! Nous renoncierions au seul terrain disponible près du centre de l'agglomération bruxelloise, terrain se prêtant si bien à l'établissement d'une gare de voyageurs. Nous nous exposerions à devoir exproprier plus tard des terrains à coups de millions. Ce serait, à mon sens une faute impardonnable. »

Je suis tout à fait d'accord avec mon honorable prédécesseur, le ministre des chemins de fer Segers.

Vous m'excuserez de ne pas vous relire l'avis de l'exploitation. Je vous l'ai envoyé pour que vous puissiez l'étudier à tête reposée. Vous avez donc pu voir dans le rapport de l'exploitation de la Société nationale des Chemins de fer que le maintien de l'Allée-Verte s'impose à ses techniciens, parce qu'ils ne croient pas que l'on pourra jamais déplacer ce trafic vers la gare de Bruxelles-Ouest et qu'ils considèrent que l'Allée-Verte est un poumon nécessaire à la circulation ferroviaire de la ville.

J'ajoute que mon prédécesseur, M. Anseele, était du même avis. Le 24 février 1927, à la Chambre des représentants, dans la séance de l'après-midi, il dit : « Remarquez que dans le dernier projet de jonction on maintien la gare de l'Allée-Verte comme gare de secours-voyageurs, malgré les décisions antérieures de la supprimer complètement. »

« Gare de parias?! »

Ce qui m'a frappé par le caractère mélodramatique que l'on attachait à cette question, c'est d'avoir entendu parler d'une gare de parias. Vous voulez, nous a-t-on dit, une gare de deuxième, de troisième ou de huitième catégorie, spécialement à l'usage des ouvriers!

Mon honorable prédécesseur a fait justice de cette infâmie. Il ne s'agit pas de gare de parias. En Belgique, nous sommes tous égaux. (*Oh! oh! à l'extrême gauche.*)

M. Volckaert. — En principe.

M. Lippens, ministre des transports. — M. Anseele a eu la curiosité d'aller voir sur place et voici ce qu'il écrit :

« Je leur ai dit : les ouvriers se plaignent des installations de la gare de l'Allée-Verte. Ils m'ont dit : « Nous avons déjà entendu ces » critiques et nous sommes allés visiter les installations. Nous avons » même interrogé les ouvriers. Ils nous ont déclaré qu'ils étaient » satisfaits des installations. » Est-ce parce que les ouvriers se contentent de peu? C'est possible. »

M. de Brouckere. — Très bien!

M. Lippens, ministre des transports. — Permettez que je continue. (*Sourires.*)

« Un dicton de chez nous dit : « Eene kinderhand is gauw » gevuld » (une main d'enfant est vite remplie). Mais, » ajoute M. Anseele, « j'attire votre attention sur le point suivant : Un jour on a dit qu'il vaudrait mieux pour les ouvriers que les trains ouvriers s'arrêtent à Scharbeek. L'administration a-t-elle répondu : Je ne m'occupe pas de cela? Non, elle a dit : Nous allons étudier cette question d'une façon approfondie. Pourquoi les ouvriers sont-ils dirigés vers la gare de l'Allée-Verte? Est-ce parce qu'on veut éviter que les ouvriers aillent à la gare du Nord? Non. On veut les amener le plus près possible du centre de leurs occupations. A la gare de l'Allée-Verte, ils sont près du port et près des usines. C'est une mesure très sage et intelligente que d'amener les ouvriers tout près de leur travail. Supposons que la majeure partie des ouvriers doivent être dirigés, pour être plus près de l'usine où ils sont occupés, sur Forest ou sur un autre faubourg. Mais il est certain que la Société des chemins de fer, guidée par l'humanité et dans son propre intérêt, dirait : Le lieu de travail de ma clientèle a

changé; je vais prendre les mesures nécessaires pour l'y transporter. N'est-ce pas, en effet, la clientèle qui commande dans l'industrie du transport aussi bien que dans toute autre industrie? Si elle dit : « Je travaille à Forest, conduisez-moi à Forest », les mesures doivent être prises, sinon ma clientèle s'échappe, c'est le bon sens. »

Voilà en quels termes M. Anseele répond à l'expression « gare des parias » appliquée à l'Allée-Verte.

Aménagements à la gare de l'Allée-Verte et coût de son exploitation.

Il va de soi que le maintien de la gare de l'Allée-Verte aura toujours des inconvénients. Qu'on relève la gare du Nord ou qu'on ne la relève pas, il y aura nécessairement une traversée d'une partie de l'agglomération par une voie ferrée. Mais, dans un cas comme dans l'autre, les passages à niveau sont tous supprimés. Un orateur a fait ici une plaisante description des transformations qui seraient apportées à la rue du Progrès. Il s'est gaussé de cette rue, qui, n'ayant qu'une largeur de 12 mètres ne serait vraiment plus praticable. Or, il suffit d'examiner les plans qui sont à votre disposition, dans le salon vert, pour constater que, précisément à cet endroit, la rue du Progrès est portée à 21 mètres de largeur au lieu de 16 mètres qu'elle a actuellement, ce qui permettra parfaitement le passage en dos d'âne au-dessus des voies.

M. Segers. — Le passage à dos d'âne n'a que 10 mètres de largeur.

M. Lippens, ministre des transports. — Parfaitement, mais la rue a 21 mètres de largeur. Les chiffres que je cite sont exacts.

J'ai tâché d'être précis; et, d'ailleurs, des précisions sont bien nécessaires parce que, dans le même discours, M. Segers disait que le coût de l'exploitation de l'Allée-Verte est de 6 millions. Il ne s'était trompé que d'un zéro, le chiffre exact étant 600,000 francs. Dans certaines interviews, M. Segers s'est également trompé et a confondu franc-or et franc-papier.

M. Segers. — C'est une erreur de typographe. Une rectification à ce sujet a paru ce matin même dans *La Métropole*. Vous triompez trop facilement!

M. Lippens, ministre des transports. — En effet : le coût des expropriations n'est pas de 820 millions de francs-or, — c'est inexact — c'est de 82 millions de francs-or.

M. Segers. — C'est bien ce dernier chiffre que j'ai cité. Permettez-moi de vous dire que, dans *La Métropole*, de ce matin, a paru une rectification signalant qu'il s'agit d'une erreur typographique.

M. Lippens, ministre des transports. — Rectification partielle.

M. Vinck. — Personne ne s'y est trompé.

M. Segers. — J'ai dit au Sénat que la dépense s'élèverait à 82 millions de francs-or, soit, à la valeur actuelle de notre monnaie, 820 millions de francs-papier. Vous triomphez sur une équivoque.

M. Lippens, ministre des transports. — Pour ce qui concerne la ligne de Laeken, contrairement à ce qui a été dit ici, que l'on exécute ou non la jonction, nous devons envisager l'établissement d'un deuxième pont, parce que, pour satisfaire au trafic auquel nous ne pouvons pas satisfaire aujourd'hui, non pas dans la direction de Gand, mais dans la direction de Termonde et dans celle de Courtrai, la Société nationale des chemins de fer est obligée d'envisager l'établissement des lignes à quatre voies, jusqu'à Laeken, et, plus loin, à trois voies jusqu'à Jette. Par conséquent, l'argument consistant à dire que, en cas d'exécution de la jonction, ce travail ne serait plus nécessaire, est tout à fait faux. Ce travail doit être effectué dans un cas comme dans l'autre; les services compétents sont unanimes à ce sujet.

Il faut transformer la gare du Nord. Il n'est pas question de la transférer à Schaerbeek.

Enfin, nous arrivons à la gare du Nord même. Sa transformation est indispensable, tous nous nous en rendons parfaitement compte. Pourtant l'honorable M. Segers a affirmé, et je crois que l'honorable M. de Brouckere a confirmé cette affirmation, que, si l'on n'effectue pas la jonction, il faudra établir la gare à Schaerbeek. C'est absolument faux : il n'en a jamais été question et il n'en est pas question.

M. de Brouckere. — Je constate le démenti administratif.

M. Lippens, ministre des transports. — Quand j'affirme quelque chose, je ne puis me dédoubler. Or, je vous déclare qu'il n'en a jamais été question et qu'il n'en est pas davantage question aujourd'hui.

Quant à l'importance des voies à la gare de Schaerbeek, vos observations m'ont intrigué; et, comme je ne suis pas du métier, je me suis préoccupé d'obtenir des précisions quant au nombre des voies affectées aux trains de voyageurs. Actuellement, quatre de ces voies sont réservées à la circulation vers Anvers, deux à la circulation vers Namur, deux à la circulation vers Liège, deux à la circulation de la ceinture, quatre servent de voies d'évitement pour les trains omnibus, c'est-à-dire que, dans cette gare de Schaerbeek, il y a actuellement quatorze voies qui sont effectivement et exclusivement occupées par les trains de voyageurs. Le reste de cet immense territoire couvert de voies sert au classement et au triage de trains de marchandises, ce qui nécessite une très grande superficie.

D'ailleurs, je ne puis croire ni à l'incompétence, ni à la mauvaise foi de ceux qui dirigent actuellement la Société nationale des chemins de fer belges, tant au conseil d'administration que dans le personnel directeur. Quelle mauvaise foi, s'ils proposaient à leur assemblée générale ou s'ils suggéraient dans les documents remis au parlement d'affecter 200 et des millions de l'encaisse de la société à la transformation de la gare du Nord en gare moderne, alors qu'ils auraient l'intention de désaffecter cette gare et d'en transférer les services à Schaerbeek.

Ce serait tellement malhonnête, ou même criminel, que je ne crois pas que nous puissions un seul instant nous arrêter à cet argument.

La gare du Nord transformée ne servirait-elle que pendant vingt ans?

L'honorable M. Segers a déclaré que, de l'aveu même de la Société nationale des chemins de fer belges, la gare du Nord transformée, sans jonction, ne pourra satisfaire que pendant vingt ans aux besoins. Je ne parviens pas à trouver l'endroit où l'honorable membre a lu cela. Au contraire, la Société nationale n'a pas cessé de déclarer qu'avec les dix-huit voies de front prévues dans la nouvelle gare et avec leur longueur utile de 300 mètres on pourra satisfaire à tous les besoins pendant de longues années et que le jour où se fera l'électrification, la capacité de la gare deviendra presque illimitée par l'emploi des unités multiples que l'on commence à appliquer même avec les locomotives à vapeur. La Compagnie du Nord a déjà mis en circulation des trains allant à 40 kilomètres de Paris et dont les commandes de la locomotive sont dans une cabine en tête du train, le chauffeur restant seul sur la locomotive qui est en queue. Cela augmente considérablement la capacité de la gare.

La transformation de la gare du Nord incombe à la Société nationale des Chemins de fer.

Je dois encore vous faire remarquer que la transformation de la gare du Nord n'incombe en tout cas pas à l'Etat. C'est une charge à laquelle la Société nationale des chemins de fer est obligée de satisfaire puisqu'il s'agit de son exploitation industrielle.

Elle sera plus pratique que la gare prévue par la jonction.

Cette gare, qui aura dix-huit voies d'une longueur de plus de 300 mètres, avec des distances uniformes pour la sortie, sera autrement pratique et facile pour les voyageurs que celle de la jonction, à 7^m50 au-dessus du niveau des rues, ce qui exigera un escalier d'une bonne quarantaine de marches. A Anvers, la hauteur de la gare est, je crois, de 5^m50, et il y a trente marches.

La rue transversale de 35 mètres entre le hall actuel et les nouveaux bâtiments donnera de bonnes communications entre les deux quartiers. Les voyageurs entreront de plein pied dans les trams ou dans les autos, sans devoir gravir d'escalier.

Cette gare pourra être achevée en trois ans sans interruption ni déplacement du trafic, alors que la gare avec jonction ne pourra être construite qu'en sept ans environ. C'est facile à comprendre si l'on envisage la nécessité de relever les voies jusque près du quadrilatère de Schaerbeek et l'obligation de maintenir le trafic par section pendant les années que durera le travail.

Ces défauts pourraient trouver leur contre-partie si la gare nouvelle, avec la jonction, allait avoir réellement, comme se le figurent les jonctionnistes, le caractère d'une gare de passage. Mais cela ne sera pas. L'étude des possibilités d'exploitation du tunnel à six voies prouve que seuls 170 trains environ pourront utilement — je souligne ce mot — être envoyés par la jonction sur les 600 trains que représentent le trafic journalier des gares du Nord et du Midi. Le nombre exact de ces trains est de 620 et non pas de 430 comme l'a dit l'honorable M. Segers. Il en résulte que les trains ne passant pas par la jonction seront retenus au Nord et au Midi et que le rebroussement sera partiellement maintenu dans ces deux gares.

En cas de jonction, il faudra dételer les locomotives et les remplacer par des tracteurs électriques.

D'ailleurs ce n'est pas la seule raison qui oblige de garder le caractère de gare à rebroussement. La nécessité d'atteler en tête des trains des tracteurs électriques, la nécessité de dételer les locomotives qui ont amené les trains au Midi et au Nord impose évidemment l'obligation de créer un réseau de voies à rebroussement qui va singulièrement compliquer l'exploitation.

Et ne croyez pas que cet inconvénient sera purement passager. Il durera aussi longtemps que tous les trains arrivant à Bruxelles ne seront pas entraînés par des locomotives électriques. Et, hélas, cette transformation, que j'appelle de tous mes vœux, n'est pas à envisager avant longtemps.

L'obligation d'atteler des locomotives électriques et de dételer les locomotives à vapeur nous est imposée par les conclusions du rapport que j'ai eu l'honneur de vous mettre sous les yeux, à propos de la question d'aération du tunnel. Il a paru à certains que ce problème de l'aération du tunnel était inventé pour les besoins de de la question d'aération du tunnel.

Les comparaisons avec le tunnel du Cinquantenaire et avec celui du Bois de la Cambre ne sont pas pertinentes.

Il a paru à certains que ce problème de l'aération du tunnel était inventé pour les besoins de la cause. Il y a, a-t-on dit, aux portes

même de Bruxelles, des tunnels aussi longs que celui de la jonction et où passent journellement de nombreux trains remorqués par des locomotives à vapeur. On a cité celui du Cinquantenaire et celui du bois de la Cambre.

De nouveau ce sont là des comparaisons qui ne sont pas raison. Le tunnel du Cinquantenaire voit passer par jour 91 trains, et non pas 155 trains comme l'a dit l'honorable M. Segers. Ce sont exclusivement des trains de marchandises, pas un seul train de voyageurs ne passe par ce tunnel. Enfin, chose importante, il n'y a pas de signalisation dans le tunnel; il n'y a de signaux d'arrêt absolu qu'à l'extrérior. Par conséquent, il n'y a pas de comparaison possible.

L'honorable M. Segers a comparé la jonction au tunnel du Bois de la Cambre. Ici encore, il n'y a pas de comparaison possible, car c'est un tunnel de 1,063 mètres de longueur, alors que celui de la jonction aurait 1,930 mètres. Ensuite, dans le tunnel du bois de la Cambre, il n'y a non plus aucune signalisation; les signaux d'arrêt sont placés à plus de 1,000 mètres de l'entrée du puits. Enfin, le profil du tunnel du bois de la Cambre est une ogive de 7 mètres de hauteurs, alors que pour la jonction, on prévoit un plafond plat de 4.92 mètres. Ce sont donc des situations essentiellement différentes qui ne permettent pas un instant d'établir de comparaison. Le trafic, dans ce tunnel, est de 49 trains de marchandises et de 10 trains de voyageurs, répartis de façon à peu près uniforme pendant la journée.

Vous voyez donc que les caractéristiques du tunnel du Cinquantenaire et de celui du bois de la Cambre sont essentiellement différentes de celles dont nous avons à nous occuper.

La question d'aération du tunnel est capitale.

J'avoue d'ailleurs que je ne m'étais plus préoccupé de cette question; je croyais que techniquement elle pourrait être résolue sans trop de difficultés, lorsque, au cours d'une conversation que j'eus avec l'honorable M. Segers au sujet de la présente interpellation, il m'a de nouveau parlé de l'aération et de tracteurs. Sachant avec quelle passion M. Bruneel — cet Allah dont M. Segers se fait le prophète (*on rit*) — traitait le problème, et craignant de voir une passion du même genre gagner mon personnel pour le refuter, j'ai pensé qu'il valait mieux demander l'avis d'autorités en la matière bien libres de toute mystique jonctionniste ou antijonctionniste.

Qui sont les techniciens étrangers consultés?

Je ne sais pas si, dans l'esprit de mon honorable collègue, les experts étrangers arrivent à la cheville, au genou ou à la hanche de M. Bruneel; mais il est de mon devoir de vous dire que ce sont des techniciens éminents. MM. Quinquet et Hachon sont à la tête du service de la voie de chemins de fer si accidentés du P. L. M. Ils

ont notamment installés avec le célèbre ingénieur Rateau un système de ventilation au tunnel de Mornay, dont l'honorable M. Segers lui-même vous a signalé l'importance.

Quant à M. Rothpletz, « cet ingénieur suisse retraité »; il a dirigé la construction de 80 kilomètres de tunnels, dont celui du Simplon.

**Il est inexact de prétendre que l'aération mécanique
ou le système des tracteurs a été inventé récem-
ment pour faire échec à la jonction.**

Vous avez lu leur intéressant rapport concluant à l'impossibilité d'envisager l'emploi de locomotives à vapeur, ou même le passage de locomotives à vapeur avec feu clair à travers le tunnel. Voici ce que dit l'honorable M. Segers à propos de ce rapport :

« Quoi qu'il en soit, je me suis senti remonté en lisant la note; il est facile d'y répondre en un mot. Cette note sert de réponse. Non pas au système d'aération préconisé depuis trente ans par les jonctionnistes, mais à un système tout autre et nouveau préconisé par le ministre, qui l'a imposé dans les adjudications. Tous ceux qui ont étudié et défendu la jonction ont tous et toujours estimé que l'aération des tunnels devait se faire, non pas par des moyens mécaniques ou par des appareils électriques, mais par de grandes baies. »

Que d'erreurs! D'abord, il ne s'agit pas d'un nouveau système d'aération préconisé par moi; c'est tout à fait inexact. M. Henricot vous a lu dans son exposé, jeudi dernier, le texte même du cahier des charges, qui dit exactement le contraire.

Et l'affirmation de l'honorable M. Segers : « Tous ceux qui ont étudié et défendu la jonction et qui ont tous et toujours estimé que l'aération devait se faire par de grandes baies et non pas par des moyens mécaniques »!

Combien ceci encore est inexact! C'est inexact, en effet, puisque les procès-verbaux du 10 juillet 1910 — d'une conférence du chemin de fer présidée par M. Helleputte — disent que :

« Au cours de cette réunion M. Bruneel signale que dans la partie aérienne, en utilisant les locomotives à vapeur, on lancerait dans l'atmosphère des fumées et l'on provoquerait de très vives protestations.

» Il fait remarquer que les inconvénients de la vapeur et de la fumée sont en somme peut-être moins graves dans les tunnels où par des moyens spéciaux on peut les capter, que dans les parties aériennes où, lancées dans l'atmosphère, elles constitueraient une nuisance pour les riverains.

» M. Flamme ajoute qu'il pourrait y avoir des dangers résultant de ce que les escarbilles incandescentes viendraient à tomber des foyers ou à être lancées dans l'espace. »

Ceci établit sans discussion que le système d'aération mécanique était déjà envisagé en 1910 et n'est pas préconisé par moi, et d'ailleurs, c'était tout naturel car les raisons exposées par M. Bruneel

lui-même imposaient l'obligation d'envisager la nécessité de supprimer les inconvénients résultant du passage des locomotives à vapeur dans le tunnel.

Je sais bien que M. Segers disait en 1928 : « On signale la nécessité de renoncer à la traction à vapeur sur la jonction et l'obligation de retirer les locomotives à vapeur et d'y substituer une locomotive électrique. Voilà le point de départ qui est faux. La vérité est que dans la pensée des promoteurs de la jonction, dans la pensée des ministres qui se sont succédé et des membres du parlement, qui par dix-huit fois ont voté la jonction, jamais il n'a été question de retirer les moteurs à vapeur; il a toujours été dit qu'on maintiendrait les moteurs à vapeur et qu'on mettrait à la tête du train un tracteur électrique pour remorquer le convoi. »

Le regretté M. Liebaert ajoutait : « Le changement de remorque n'a été inventé que sous le ministère de M. Neujean » et ajoutait : « La nécessité de changer de remorque était une invention précieuse, car de ce fait les gares du Nord et du Midi, dont nous avons l'ambition de faire des gares de passage, devenaient des gares à rebroussement. »

Cependant, messieurs, voici la vérité : A la séance du comité directeur du 6 juillet 1910, ce n'est pas d'hier, M. Bruneel déclarait : « Le remplacement des moteurs à vapeur constitue une modification de programme dont il est question pour la première fois, et il y aurait éventuellement à examiner les dispositions à prendre pour que ce remplacement puisse se faire en même temps que l'adjonction d'un tracteur électrique. »

Et, le 21 mai 1913, le procès-verbal de la conférence-inspection du chemin de fer relate que « MM. Flamme et Thiéry font remarquer qu'on ne peut songer, comme il en a été question, à encapsonner, pour la traversée de la jonction, les locomotives... »

» Des expériences qui ont été faites ont démontré que le personnel qui se trouverait sur la machine serait brûlé ou asphyxié.

» Qu'on ne peut songer non plus à couvrir les feux comme à Baltimore... Les feux devraient, au contraire, être activés pour que les locomotives aient une pression suffisante.

» Qu'on pourrait peut-être maintenir la locomotive sans couvrir la cheminée et en n'entretenant pas le feu, à la condition qu'il y ait des moyens de ventilation suffisamment puissants pour aérer le tunnel

» Dans ce cas, les tracteurs électriques devraient à défaut de la locomotive, qui ne sera plus en pression, remorquer tout le train jusqu'aux garages... »

Et M. le président constate que, dans ces conditions, on perdra une grande partie de l'économie qui devait résulter de la continuité des trains à travers la jonction et l'on sera amené à augmenter sensiblement les stationnements.

Ecoutez ce que dit le procès-verbal du comité de direction du 11 novembre 1913 :

« Il sera nécessaire, en outre, d'assurer dans de bonnes conditions l'aérage du tunnel, étant données les fortes émissions de gaz qui s'y produiront.

» M. Bruneel rappelle que le dispositif prévu pour le tunnel comporte, tous les 200 mètres, de larges baies d'aéragé, découvertes de 15 à 20 mètres.

» M. le président est porté à croire — et plusieurs membres s'expriment dans le même sens — que ce moyen de ventilation sera insuffisant et qu'il faudra un moyen puissant d'aspiration.

» M. Bruneel fait remarquer qu'on devra, dans ce cas, installer de distance en distance de véritables usines, qui seront fort coûteuses, et il faut, selon lui, bien réfléchir avant de s'engager dans ces dépenses.

» Après délibération, il est reconnu que le dispositif général du tunnel ne sera pas affecté par les moyens supplémentaires d'aération et il est entendu que M. Jacques procédera immédiatement à une étude approfondie de la question en s'aidant des lumières de spécialistes tels que M. Farcot, de Paris, et M. Sturtevant, de Bruxelles, et en allant se rendre compte sur place des solutions adoptées dans des situations similaires, notamment à Paris entre l'ancienne gare de la ligne de Sceaux et le Palais de Luxembourg. »

N. B. L'examen fait sur place, en gare de Sceaux, fut tellement défavorable qu'on décida de ne plus en parler.

Ecoutez encore le procès-verbal du 10^e août 1920 « Renkin régnant » :

« ... Un fait nouveau, dont il y a lieu de tenir compte dans les dispositifs à adopter, c'est la décision prise d'électrifier une partie du réseau et spécialement la ligne de Bruxelles-Anvers, la jonction et les lignes constituant dans un rayon de 30 à 50 kilomètres de l'étoile de Bruxelles.

» Ce programme sera partiellement réalisé lors de la mise en exploitation de la jonction, qui aura lieu vraisemblablement en 1926, et l'on peut considérer comme acquis que, dès l'origine, les trains seront remorqués exclusivement par des tracteurs électriques et qu'aucune locomotive à vapeur, même inactive, ne traversera la jonction.

» Eventuellement, pour certaines lignes, le moteur à vapeur sera détaché du train à Bruxelles-Nord et remplacé, s'il y a lieu, à Bruxelles-Midi, pour les lignes du Sud non électrifiées ou inversement.

» On évitera ainsi la grosse difficulté que présentait l'aéragé du tunnel pour le débarrasser de la vapeur et des fumées. »

Vous voyez combien les affirmations de l'honorable M. Segers sont osées lorsqu'il prétend que ce sont mes prédécesseurs, MM. Neujean et Anseele, et moi, tout récemment, qui avons inventé la question des tracteurs et des locomotives à remorquer.

Le problème était posé depuis 1910, mais il n'a jamais été étudié à fond.

En réalité, le problème était posé depuis longtemps mais il n'a jamais été poussé à fond.

D'ailleurs, on n'a jamais non plus étudié sérieusement la ventilation du tunnel; on s'est basé sur un rapport d'une demi-page sur

un tunnel de Baltimore, sans se préoccuper de savoir si les gabarits étaient analogues, sans se préoccuper de la densité du trafic et surtout de la présence des signaux d'arrêt dans le tunnel. (Voir séance du 11 novembre 1913 du comité de direction du chemin de fer.)

J'insiste sur ce point qui est essentiel pour la sécurité des voyageurs.

La question de visibilité des signaux est essentielle et est particulièrement difficile dans un tunnel dans lequel se trouve une locomotive dégageant de la vapeur.

L'aération par baies est insuffisante et massacre la ville.

L'honorable M. Segers ayant déclaré que les moyens d'aération mécanique devaient être rejetés, qu'il fallait s'en tenir à l'aération par baies, j'ai soumis toutes les pièces du dossier aux experts consultés.

Les experts ont eu connaissance du projet Bruneel d'aération naturelle avec baies et ces personnalités, après avoir étudié les plans du projet Bruneel, concluent en ces termes :

« Ainsi, en raison de l'aléa qui s'attache toujours au fonctionnement d'une ventilation naturelle;

» En raison de l'intensité du service à assurer et des irrégularités qu'elle amènerait dans la circulation, compte tenu, d'ailleurs, du passage des trains internationaux, dont les retards sont fréquents;

» Nous estimons qu'au lieu d'éparpiller le long des pertuis des baies de faibles dimensions, il conviendrait de débrider, aussi largement que possible, et par des baies d'au moins 50 mètres de longueur, les pertuis aux abords des signaux, en conjuguant les nécessités de leur implantation avec celles de la voirie routière.

» Comme la signalisation ne peut évoluer que dans des limites restreintes pour ne pas réduire le débit des pertuis, comme la voirie a, en pleine ville, des exigences strictes, il pourrait apparaître, en certains points, impossible de concilier ces contraires. Nous serions alors d'avis d'installer, sur le tronçon du tunnel intéressé, une ventilation mécanique locale. »

Je vous ai transmis ce rapport complémentaire sur la ventilation par baies telle qu'elle a été préconisée par M. Bruneel et, après lui, par tous les partisans de la jonction. Quel était le système de M. Bruneel?

Tous les 200 mètres, des baies d'aérage découvertes sur 15 à 20 mètres. En outre, des fenêtres latérales dans le mur de soutènement et une ouverture dans le mur du Jardin botanique. Ce projet ne tient aucun compte de la présence des signaux dans le tunnel. Cette question de signalisation est essentielle. Or, que disent les experts?

En passant, remarquons qu'ils ont relevé trois inexactitudes dans les affirmations de M. Segers :

1° Sur l'obligation soi-disant imposée aux adjudicataires de prévoir un système d'aération artificielle.

2° Sur le soi-disant passage de trains de voyageurs dans le tunnel du Cinquantenaire.

3° Sur le total de baies d'aération donné par M. Segers et qui ne correspond pas avec les surfaces décrites.

Ces experts nous disent qu'il n'y a rien à retenir du système Bruneel de placer des baies de 15 à 20 mètres tous les 200 mètres (ces baies qualifiées de « vastes » par M. Segers, sont appelées « vastes »); que les baies latérales seront totalement inefficaces, que seule la situation des signaux — dont jamais M. Bruneel ne s'était préoccupé — nécessite le placement de baies de 50 mètres de longueur au minimum devant les signaux avertisseurs et d'arrêt absolu, dans le double but d'assurer la visibilité des signaux et d'évacuer les vapeurs soit pendant le stationnement prolongé des trains devant les signaux, soit lorsque, par suite d'incident en amont du tunnel, la locomotive n'a pu aborder celui-ci avec feu clair.

Afin de réduire le nombre de baies prévues dans ce but, les services intéressés de la Société Nationale des Chemins de fer belges ont envisagé certain déplacement des signaux. Mais quelques-uns de ceux-ci, notamment celui qui couvre la gare du Nord, ne peuvent être déplacés que dans une mesure très réduite. On est ainsi amené à créer quatre baies de 50 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur, soit sur plus d'un dixième de la longueur du tunnel.

Et où tombent ces baies?

Ces baies tombent, l'une en plein milieu du Jardin botanique, à l'emplacement de la petite serre du Victoria Regia (que le service de M. Bruneel a étudié pendant six mois la possibilité de maintenir), une deuxième dans la rue Montagne-du-Sion, une troisième dans le bloc compris entre la rue de Loxum et la rue du Cardinal Mercier et une quatrième rue de l'Hôpital. En cas de non-construction de la halte centrale, la deuxième tombe dans le carrefour de la rue de Schaerbeek prolongée et rue Pachéco, la troisième rue de Loxum, la quatrième dans le carrefour de la rue de la Madeleine et de la rue Saint-Jean.

La création des grandes baies d'aération préconisées par les experts étrangers ne va pas seulement enlaidir irrémédiablement la ville de Bruxelles : les terrains environnants vont subir une grande dépréciation; l'aspect de ces baies sera affreux; le bruit du passage de six cents trains sera infernal (à Londres et à Paris, les maisons situées près des métros ont subi une moins-value importante).

Ce sera un vrai massacre de la ville de Bruxelles qui fera regretter un jour les régions dévastées.

Le gouvernement ne peut se prêter à pareille besogne.

Reproches non fondés.

Pour finir ce chapitre, je voudrais encore signaler qu'il m'a été reproché d'avoir imposé dans le cahier des charges une séparation entre les trois pertuis. On a eu tort de me faire ce reproche;

la Société des Bétons et les experts, séparément et tous les deux, ont considéré que c'était indispensable pour tâcher d'obtenir une aération plus ou moins convenable.

Enfin, l'honorable M. Segers a fait allusion à une lettre que la Société des Bétons m'a envoyée et dont, vraisemblablement, il aura reçu copie, puisqu'il m'en parle, lettre dans laquelle la Société des Bétons signale qu'on pourrait éviter des inconvénients. Mais il oublie de citer la phrase dans laquelle il est dit que ce n'est possible que si on relève le plafond du tunnel; ce qui, nécessairement, suppose une modification radicale du projet actuellement soumis à nos délibérations. D'ailleurs, les experts étrangers ont déclaré que les suggestions contenues dans cette lettre ne méritaient aucun intérêt.

Mes conclusions...

Je me résume.

L'aération mécanique n'a été inventée ni par M. Neujean, ni par M. Anseele, ni par moi, pour ennuyer les jonctionnistes; mais elle est envisagée depuis plus de vingt ans. L'emploi des remorques électriques est inéluctable. Enfin, les experts ont établi qu'il fallait que ces tracteurs électriques remplacent les locomotives qui, allumées, ne peuvent passer par la jonction.

... celles de M. Segers...

Les conséquences de ces trois conclusions? L'honorable M. Segers les tire lui-même en excellents termes :

« Si on retire les remorques », disait-il au Sénat le 12 juillet 1928, « si on les oblige à recouper sans cesse les voies du goulot d'accès à la gare du Nord, on transforme évidemment tout le mouvement de la gare. En retirant les remorques, en faisant faire ce mouvement de va et vient, on n'exploite plus la gare en gare de passage : on exploite la gare en gare de rebroussement. »

... celles de M. Liebaert...

Et le regretté M. Liebaert concluait :

« Une dernière conséquence était que les trains, par suite de ce changement de remorque et des manœuvres indispensables, allaient devoir rester pendant dix à quinze minutes soit à la gare du Nord, soit à la gare du Midi et que, dans ces conditions, tout l'avantage de la jonction directe disparaissait. »

**... aboutissent à la même constatation :
les gares du Nord et du Midi resteront à rebroussement.**

Donc, le but poursuivi de transformer les gares du Nord et du Midi en gares de passage à capacité illimitée n'est pas réalisée dans le projet de jonction. Ces gares resteront, en grande partie, des gares à rebroussement.

Voilà, messieurs, au point de vue des travaux à exécuter.

Je venais de terminer l'examen de la question des transformations à apporter pour donner à la jonction le caractère que ses protagonistes veulent lui voir prendre et j'ai conclu en vous montrant que l'aération mécanique n'a pas été inventée d'hier, mais qu'elle a été envisagée depuis vingt ans; que la nécessité des remorqueurs électriques est inévitable et qu'il est absolument indispensable d'empêcher le passage de locomotives à vapeur par le tunnel. Le but poursuivi, la transformation des gares du Nord et du Midi en gares de passage absolu, n'est pas réalisable d'après le projet. Ces gares resteront en grande partie des gares à rebroussement.

Exploitation de la jonction.

Après avoir examiné le problème au point de vue des travaux, il faut que je l'examine au point de vue de l'exploitation et j'arrive encore à la même conclusion, c'est-à-dire que le projet de la jonction n'atteint pas le but qui justifierait le travail.

Il n'est pas possible de faire passer tous les trains par la jonction. Les gares du Nord et du Midi resteront donc en grande partie à rebroussement.

Enfin, les sommes énormes que les travaux de la jonction absorberont ne sont pas rentables.

La note du directeur de l'exploitation, que je vous ai remise, expose dans les détails comment il y aurait moyen de se servir de la jonction. Je crois rappeler ici qu'il n'existait aucune étude sérieuse sur l'exploitation de la jonction avant l'étude qui vient d'être faite. Il faut que je souligne ces mots et répète ici ce que j'ai déjà dit tout à l'heure.

**Jamais un plan d'exploitation de la jonction
n'avait été élaboré.**

Je sais que l'honorable M. Segers a exprimé la crainte que certains documents aient été enlevés et il a affirmé qu'un plan d'exploitation avait existé. Je crois qu'il intéressera le Sénat d'être assuré du contraire.

Je lis, en effet, dans le procès-verbal de la séance du 14 janvier 1919, du conseil d'administration des chemins de fer, séance qui s'est donc tenue au lendemain de l'armistice, sous la présidence de mon honorable prédécesseur, M. Renkin :

« M. le ministre invite le conseil à faire connaître son avis au sujet des questions suivantes :

» Faut-il, dans l'état actuel des choses, poursuivre l'exécution de la jonction Nord-Midi?

» Dans l'hypothèse où il serait reconnu que cette question doit se résoudre par l'affirmative, quelles sont les mesures qu'il conviendrait de prendre pour l'achèvement des travaux?

» M. Hanrez expose que, lorsque les plans ont été soumis à son examen, la question de savoir comment on exploiterait la jonction n'a pas été posée.

» D'autre part, ni M. De Wenckstern, directeur du service de l'exploitation du groupe de Bruxelles-Nord, ni M. Groenen, chef de station à Bruxelles-Nord, n'ont jamais été pressentis quant à ce mode d'exploitation.

» Lorsque M. Hanrez a succédé à M. Tondelier, comme administrateur de l'exploitation, il n'avait pas été statué notamment sur les questions de savoir si l'on exploiterait électriquement la jonction, si l'on ajouterait ou retirerait les véhicules dans les gares d'about de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

» M. Hanrez n'est nullement convaincu de ce que les manœuvres qui s'opéreront dans la nouvelle situation, n'auront pas pour effet d'occasionner des pertes de temps et des lenteurs dans la marche des trains.

» Si les travaux de la jonction n'étaient pas entamés et si la question d'établissement de celle-ci était posée à nouveau M. Hanrez, se plaçant uniquement au point de vue de l'exploitation, répondrait qu'elle n'est pas nécessaire.

» Avec la station actuelle de Bruxelles-Nord et la gare auxiliaire de l'Allée-Verte, celle de Bruxelles-Midi, dégagée par le transfert des cours aux marchandises à la Petite-Ile, M. Hanrez pourrait faire face à toutes les nécessités de l'exploitation. Il est d'accord sur ce point avec ses collaborateurs à la direction de l'exploitation.

» Si l'on décide de poursuivre les travaux de la jonction et si les crédits, pour l'ensemble du réseau, sont limités, M. Hanrez estime que d'autres travaux plus urgents à ses yeux doivent avoir la priorité et que, dans ce cas, dans l'intérêt général de l'exploitation du chemin de fer, les travaux de la jonction devraient être ajournés.

» Dans l'hypothèse où l'on renoncerait définitivement à la jonction, il est convaincu qu'on pourrait utiliser les emprises faites entre la gare du Midi et la place de la Chapelle pour créer un grand boulevard établissant une communication facile et directe entre la place de la Constitution et la place Royale par le Grand-Sablon et la rue de la Régence.

» Quant à l'emplacement réservé à la halte centrale, on pourrait, sans nul doute, en tirer également parti dans des conditions avantageuses.

» S'il est décidé de poursuivre l'exécution de la jonction, M. Hantiez demande qu'avant tout le mode d'exploitation à adopter soit soumis à une étude approfondie, afin d'éviter tout mécompte dans l'avenir. »

M. Bruneel ayant parlé des calculs établis de la rentabilité de la jonction, « M. le ministre signale que les calculs qui ont été produits à ce point de vue lui ont toujours paru, comme à d'autres membres de la Chambre, fort optimistes et même purement conjecturaux ».

Voilà donc tout ce que l'on possède, comme étude, sur l'exploitation de la jonction, et il ressort clairement de ce procès-verbal, non seulement qu'on n'a jamais étudié d'une façon sérieuse cette question de l'exploitation, mais que le service d'exploitation a estimé en 1919, comme maintenant, que si la question de la jonction était posée à nouveau, elle ne devait pas être réalisée, car elle n'est pas nécessaire.

Le rapport du Service d'Exploitation de la Société nationale établit que 170 trains environ sur 620 pourront « utilement » passer par la jonction.

La Société nationale des chemins de fer est chargée d'exploiter industriellement le réseau qui lui est confié, c'est-à-dire qu'elle ne peut ni faire des travaux non justifiés par les nécessités, ni engager les sommes pour l'exécution de ces travaux, si ces derniers ne sont pas rentables. Le travail fait avec conscience par la direction de l'exploitation prouve qu'il ne peut être question de faire passer utilement plus de 170 trains environ par la jonction.

Je dis utilement, c'est-à-dire aux heures où ces trains peuvent avoir une clientèle qui en justifie l'organisation.

Il est évident qu'il y a moyen de faire passer dans ces pertuis, comme sur toutes les voies, des trains, à deux minutes ou à six minutes d'intervalle, mais cela n'est possible qu'avec un système métropolitain et des voies formant un circuit fermé que les trains parcourent d'une façon constante.

Mais il s'agit, sur la jonction, de faire passer des trains venant de la banlieue et qui doivent traverser la ville pour se diriger vers l'intérieur du pays. Cela ne ressemble en rien à un métro, et c'est véritablement une aberration que de vouloir faire une comparaison entre le service en circuit fermé d'un métropolitain et le service tel que les jonctionnistes l'envisagent, qui consiste à faire traverser la ville de Bruxelles par des trains venant d'un coin de la province et se dirigeant vers un autre coin du pays.

Les diagrammes joints au rapport d'exploitation que la Société nationale des chemins de fer a dressés et que je vous ait fait parvenir, montrent qu'en supposant que tous les trains traversent la jonction, le degré de saturation des voies est tel « aux heures de pointe » qu'il n'y a aucune élasticité possible dans le service et que le moindre accident se répercutera profondément sur tout le trafic.

Cependant, le travail est fait sans tenir compte de l'obligation de se servir de remorques électriques ni de la nécessité prouvée de déteiler les locomotives à vapeur. Il ne tient pas compte non plus des trains de l'Allée Verte qui, dans l'hypothèse des jonctionnistes, devraient nécessairement entrer dans le groupe des trains traversant la jonction. Si l'on pouvait régler la circulation des trains, uniformément, durant toute la journée, le problème serait extrêmement simple. Mais il faut tenir compte de ce qu'il y a des heures de pointe que l'on ne peut pas changer, car celles-ci ne résultent pas d'un caprice de l'administration, mais bien des besoins de la clientèle et de la nécessité d'assurer un grand nombre de connexions sur tout le réseau.

Les conclusions de tout ce travail sont caractéristiques. Elles ne découlent pas d'hypothèses, mais de réalités actuelles.

La situation serait encore beaucoup plus critique que les diagrammes le montrent en ce moment, si l'on devait tenir compte des trains nouveaux et des dédoublements indispensables, auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure en parlant de la ligne de Laeken et de la ligne de Jette-Ternath.

Je dois m'en référer au rapport fait par des spécialistes consciencieux; pour ne pas abuser de la patience du Sénat, je me dispenserai de le lire complètement et me bornerai à en résumer les conclusions :

Il n'est pas possible de faire passer tous les trains par la jonction aux heures de pointe, surtout s'il faut remplacer les locomotives à vapeur par des remorques électriques; il n'est pas « utile » de faire passer tous les trains par la jonction, en égard au nombre des voyageurs intéressés.

Jonction = un demi-milliard à décaisser par l'Etat.

J'en arrive aux chiffres de la dépense à faire et de la rentabilité à attendre des capitaux à investir. On a admirablement fait danser les chiffres. Quelle jonglerie! Moi aussi, je pourrais vous tenir des raisonnements semblables et je pourrais vous dire : J'ai un ours à vendre, une bête superbe, qui vaut 100 millions. Mais ne croyez pas, messieurs, que je vais vous demander 100 millions, je ne vous demanderai même pas 80 millions, pas même 60 millions, je ne vous demanderai que 49,995,000 francs. C'est donné, messieurs, prenez mon ours! (*Rires.*)

Cette opération sera facile à réaliser : prenez 20 millions à la Caisse d'Épargne, demandez 20 millions à un emprunt, et puis 10 millions et 5 mille francs seraient versés par vos amis, qui vous feront crédit.

Mais, messieurs, songez à ce qui arriverait si vous n'achetiez pas mon ours!!! C'est donné!... Mon ours que vous payeriez 49 millions 995,000 francs va vous faire gagner des sommes folles car, si vous ne l'achetez pas, il pourrait ravager vos troupeaux et même mettre à mal les membres de votre famille et vos amis. Eh bien!

avec toute l'affection que j'ai pour eux, j'évalue ceux-ci à 200 millions! Ma conclusion est, qu'en vous vendant mon ours pour 49,995,000 francs, je vous fais un cadeau de 150 millions et 5 mille francs, ni plus ni moins! (*Rires.*)

M. Van Fleteren. — Monsieur le ministre, vous avez manqué votre vocation, vous auriez fait un excellent camelot! (*Nouveaux rires.*)

M. Lippens, ministre des transports. — Je serai beaucoup moins éloquent que ceux qui tiennent des raisonnements de ce genre, mais je tâcherai d'être plus précis.

Dans mon rapport du 18 novembre, j'ai mis sous vos yeux le coût des différents travaux à exécuter en cas de jonction et en cas de non-jonction. J'ai voulu vous fixer sur le montant des dépenses à faire et je n'ai pas cherché, par des subtilités, à attribuer tel ou tel poste, telle ou telle somme.

La somme totale à dépenser dans le cas de jonction, est de 733 millions sans gare centrale, ou de 787 millions avec gare centrale. Il convient d'en déduire les travaux dont la Société nationale des chemins de fer doit supporter seule la charge, parce que, en cas de non-exécution de la jonction, elle devrait tout de même assumer cette dépense et que l'exploitation industrielle du réseau lui en impose l'obligation.

La somme que l'Etat devrait décaisser pour faire le travail de la jonction, dont la charge lui incombe, est donc de 491 ou 545 millions, suivant le cas. Nous pouvons donc dire que la somme à décaisser par l'Etat atteindrait, en chiffres ronds, 500 millions.

La revente des terrains pourrait permettre, après quelques années, de récupérer une somme de 150 à 200 millions, peut-être même légèrement davantage, cela dans l'hypothèse où l'on n'établirait pas de larges baies qui prendraient 10 p. c. de la longueur du tunnel.

Mais le décaissement qu'il faudra consentir avant de pouvoir réaliser ces terrains est bien de l'ordre de plus ou moins 500 millions.

Que M. Segers divise cette somme en compte d'ordre et en placements productifs, libre à lui! Cela ne change rien à la brutalité du chiffre : il faudra décaisser un demi-milliard.

La charge pour l'Etat sera de 32 millions par an, même si l'on revend tous les terrains.

Les partisans de la jonction prétendent que l'exploitation de celle-ci peut être bénéficiaire, grâce aux recettes normales des tarifs ordinaires. Mais, notre excellent collègue, M. Wauquez, semble être beaucoup moins confiant, et il propose l'établissement d'une taxe : nouvelle façon, sans doute, d'attirer les voyageurs! (*Sourires.*)

Dans ses calculs minutieux, le service d'exploitation de la Société nationale a toujours pris pour base de ses estimations les hypothèses les plus favorables à la thèse des défenseurs de la jonction. Au point de vue de la rentabilité, la Société nationale des chemins de fer belges a dû asseoir ses calculs sur le produit moyen du voyageur

par kilomètre, en 1^{re}, en 2^e et en 3^e classe, en tenant compte nécessairement des abonnements, des parcours à prix réduit, etc. La recette actuelle, avec l'augmentation récente des tarifs, est d'un peu plus de 12 centimes par kilomètre en 3^e classe, de 26 centimes en 2^e classe et de 49 centimes en 1^{re} classe.

Dans l'hypothèse de 600 trains, système jonction intégrale et en se basant sur le nombre probable de voyageurs qui emprunteront la jonction, cela représente une recette d'environ 16 millions, y compris la recette provenant des voyageurs utilisant actuellement la gare de l'Allée-Verte. Pour obtenir cette recette, il faudra consentir une dépense d'exploitation, capital non compris, de 28 millions, soit un mali de 12 millions, auquel il faudra ajouter la charge des capitaux investis. Cela représente donc une charge de 32 ou de 44 millions, suivant que l'on tient compte ou non de la revente des terrains.

Nous avons donc, nous, Etat, à décaisser 500 millions en capital, un demi-milliard! car la Société nationale ne peut supporter le fardeau d'une dépense qui ne lui incombe pas, et nous devons prévoir une intervention annuelle de 32 ou 44 millions, suivant le cas.

Remarquez toutefois que ces charges seront sensiblement plus lourdes que je viens de le dire, parce qu'il y aura nécessairement des imprévus. Je n'ai pas besoin de vous dire quels sont ces imprévus : nous les avons connus dans des travaux comme ceux du canal de Charleroi ou d'autres grands travaux. Il faut aussi estimer les pertes de recettes pendant toute la durée des travaux et les intérêts intercalaires.

Les travaux dureront, sauf imprévu, environ sept ans.

Ne vous faites pas d'illusions. Ces travaux dureront beaucoup plus longtemps qu'on ne le prétend. Comme le trafic ne peut être interrompu, ce n'est que par tronçons que l'on pourra relever de six à sept mètres les gares. Il va falloir détourner une grande partie des trains, et le relèvement des voies à la gare du Midi et à la gare du Nord durera à peu près sept ans.

Voici comment se développeront les différentes phases du travail. J'ai les documents sous les yeux et je pourrais vous en lire plusieurs pages. Je me bornerai à la conclusion : A la gare du Nord, les travaux dureront six ans et demi et à la gare du Midi cinq ans et demi.

Aspect de Bruxelles.

Ajoutez à cela la démolition de 364 maisons, et non pas 260 comme on l'a imprimé.

M. Waucquez. — Sur le territoire de Bruxelles?

M. Lippens, ministre des transports. — J'envisage toute l'agglomération bruxelloise. Personne d'entre nous ne fait actuellement une distinction entre Bruxelles, Saint-Josse-ten-Noode et Anderlecht.

M. Waucquez. — Je l'ai dit.

M. Lippens, ministre des transports. — Ce n'est pas vous, c'est l'honorable M. Segers, dans son interview, qui a cité hier le chiffre de 260 immeubles (964 moins 704).

Ajoutez donc à cela, dis-je, la démolition de 364 maisons situées rue Pachéco, rue de Loxum, rue de Berlaumont, etc. Ajoutez à encore la fermeture de toutes ces rues. Pensez aux 300,000 mètres cubes de terres qu'il va falloir transporter par camions, puisqu'il n'y aura pas moyen de les évacuer par fer, ni par le Nord ni par le Midi, avant l'achèvement de toute la transformation de ces gares.

Et vous avez là un tableau de ce que Bruxelles, la capitale du pays, va devoir subir pour célébrer son exposition de 1935!

M. Vinck. — Les Belges ne manquent d'audace que quand il s'agit d'œuvres à réaliser chez eux!

M. Lippens, ministre des transports. — Les travaux à la gare du Midi et à la gare du Nord, entamés sans retard, pourraient être achevés en 1935 si l'on n'exécute pas la jonction. Ces travaux donneront à ces deux gares toute la capacité réclamée par les besoins. La jonction, elle, nous lancerait dans une aventure dont personne ne peut calculer les conséquences.

Conclusions.

Et qu'est-ce qui la justifie encore?

Je crois avoir démontré que les gares du Midi et du Nord ne seront pas améliorées, puisqu'elles resteront des gares de rebroussement, qu'il est impossible de faire passer tous les trains et qu'enfin la charge pour l'Etat sera considérable.

Aucun réseau ferroviaire ne peut actuellement se payer le luxe d'exécuter des travaux somptuaires de l'espèce. La situation actuelle de tous les chemins de fer, chez nous comme à l'étranger, impose à leurs dirigeants une politique des plus sévères et des plus prudentes. Le développement de tant de moyens nouveaux de transports, la nécessité d'avoir des tarifs bas et d'améliorer tant le matériel roulant que l'infrastructure, tout cela ne permet pas d'envisager des dépenses que les besoins économiques du pays ne réclament pas impérieusement. Sans parler de la nécessité de renouveler nos voitures, ne devons-nous pas envisager l'électrification de nos lignes à caractéristiques difficiles et à trafic intensif?

Le travail de M. Richard montre que l'électrification de la ligne Luxembourg-Anvers coûtera à peine plus que le demi-milliard qu'on nous demande pour la jonction, et c'est un travail autrement utile.

Ne faut-il pas modifier notre signalisation? Ne faut-il pas supprimer les passages à niveau? Ne faut-il pas améliorer quantités de gares et de quais? Tous travaux que la misère des temps ne nous a pas permis d'exécuter depuis tant d'années. Nous avons besoin de toutes nos ressources financières pour cette œuvre-là.

Je crois, en mon âme et conscience, qu'il y a mieux à faire que la jonction. C'est une idée qui date de l'époque des fiacres et des trams à chevaux. (*Protestations sur certains bancs à droite.*) Elle n'a plus de raison d'être aujourd'hui.

M. Segers. — Allez dire cela à l'étranger!

M. Lippens, ministre des transports. — Personnellement, je n'ai pas peur de voir grand, d'entamer de grands travaux; mais, en l'occurrence, je suis de l'avis du comte de Smet de Naeyer, qui voyait grand et qui a attaché son nom à quantité de travaux grandioses. Il disait, ici même, le 3 août 1909 : « En ce qui concerne la jonction Nord-Midi, je dois avouer au Sénat que je n'ai jamais été qu'un résigné. Il eût suffi de transformer le chemin de fer de ceinture qui relie Schaerbeek à Forest par la gare de l'Ouest. »

Je conclus. Vouloir faire la jonction est une faute grave. Il faut souvent plus de courage pour corriger une erreur que pour persévérer dans cette erreur. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs à droite.*)

DISCOURS DE M. LE BARON M. HOUTART

Ministre des Finances

M. le président. — La parole est à M. le ministre des finances.

M. le baron Houtart, ministre des finances. — Madame, messieurs, les interpellateurs désirent connaître dans ce grave problème de la jonction l'opinion et le point de vue du département des finances.

Importance du problème financier.

Dans un passage de son intéressant discours, M. Henricot exprimait l'avis que la question financière, bien qu'importante, n'est que secondaire. Sans doute, il s'agit ici avant tout d'un problème de technique ferroviaire. Toutefois, la décision d'exécuter la jonction Nord-Midi poserait une double question financière : celle d'un important appel de fonds et celle de la rémunération des capitaux investis.

Or, tout problème financier d'une pareille envergure est grave, spécialement dans les circonstances actuelles. Alors que le budget de l'Etat est grevé de charges permanentes formidables, qu'une crise générale réduit la matière imposable et que divers emprunts doivent être envisagés tant par l'Etat que par différents organismes d'intérêt public, toute entreprise qui comporte un recours au crédit ou l'éventualité de nouvelles charges, soulève par le fait même une très grave objection.

Dans la discussion qui s'est déroulée ici jusqu'à présent, nous avons bien entendu célébrer surabondamment les bienfaits de la jonction, mais le programme financier d'exécution est resté dans un état d'imprécision qui véritablement m'effraie. Qui doit payer? Combien? Au moyen de quelles ressources? Si l'on reste dans le vague sur ces questions, nous sommes d'avance certains que l'affaire finira par échouer dans le budget et y créer un déficit.

La Société nationale des Chemins de fer belges n'est pas obligée légalement.

La première question est de savoir si la Société nationale est légalement et juridiquement tenue d'exécuter la jonction. L'honorable M. Segers, qui a indiqué plusieurs formules, suggère notamment au gouvernement de tenir à la Société nationale ce langage : « Vous avez trouvé cette charge dans votre patrimoine. » Je reproduis textuellement les termes de l'honorable ministre d'Etat.

M. le ministre des transports a déjà répondu, et je me rallie entièrement à sa manière de voir : la Société nationale n'a pas trouvé cette charge dans son patrimoine. On vous a donné connaissance de la consultation que trois jurisconsultes éminents ont fournie au département des transports. La conclusion en est que la Société nationale ne peut pas être contrainte d'exploiter la jonction, à plus forte raison de l'établir.

Le passif de la société correspond à son actif; celui-ci est établi par l'inventaire dressé en exécution des statuts. Cet inventaire ne comprend pas les terrains de la jonction; il ne comprend que ce qui conditionne l'exploitation telle qu'elle existait au moment de la création de la société. Le passif ne peut qu'être corrélatif à cet actif, aux éléments entrés dans le patrimoine de la société. Il n'y a donc pas la moindre contradiction à cet égard entre la thèse de la société nationale, exposée ici par l'honorable ministre des transports, et la thèse du département des finances. J'ajouterai qu'il vaut beaucoup mieux qu'il en soit ainsi, parce que — s'agissant d'un projet ancien, vieux de trente-cinq ans, que le progrès de la technique ferroviaire peuvent avoir dépassé, — il est préférable que le conseil d'administration, qui est chargé de la gestion de nos chemins de fer, puisse aborder ce problème avec une entière liberté, pour se placer uniquement au point de vue des progrès de la technique, ainsi que de la rentabilité du travail proposé.

L'Etat ne peut lui imposer sa volonté.

Ensuite, l'honorable ministre d'Etat a suggéré une autre formule : c'est la formule autoritaire. L'Etat est le principal actionnaire; il irait à l'assemblée générale, et userait de sa puissance. il dirait au conseil d'administration et à la société, — ce sont les termes mêmes de l'honorable M. Segers : « Je suis le maître, je vous dis *sic volo, sic jubeo*. »

Cela, madame et messieurs, c'est la négation, c'est la destruction de la Société nationale. Ce serait la négation de toute société commerciale. La loi sur les sociétés a prévu ce cas; elle ne veut pas qu'un actionnaire, si puissant soit-il, puisse voter pour un chiffre d'actions dépassant un cinquième. Pourquoi? Parce qu'alors ce n'est plus véritablement une société, mais une propriété individuelle. Il en est de même pour la Société nationale des Chemins de fer. Qu'avons-nous voulu? Que le réseau des chemins de fer fût géré d'après des méthodes industrielles, par un groupe d'hommes compétents, exerçant leurs fonctions suivant les inspirations de leur compétence et pour atteindre un résultat industriel; non, sans doute, pour réaliser de gros bénéfices, mais pour obtenir tout au moins l'équilibre des recettes et des dépenses et une certaine rémunération des capitaux. Et qu'ont voulu les actionnaires? Car il y a des actionnaires en dehors de l'Etat. Il y en a pour cinq milliards de francs. Et ces actionnaires sont, non seulement des Belges, mais un grand nombre d'étrangers. Eux aussi ont voulu que la Société nationale des

Chemins de fer fût gérée comme une société commerciale. Ils ont entendu que ce ne soient pas des méthodes politiques, mais les méthodes industrielles qui prévalent. Si ces actionnaires apprennent que c'est l'Etat belge qui, en raison du nombre d'actions qu'il possède, veut imposer sa volonté et proclame le *sic volo sic jubeo*, ils diront : C'est le contraire de ce que vous avez dit, c'est le contraire de ce qui nous a poussé à souscrire les actions; la politique devient maîtresse de la Société nationale des Chemins de fer; la méthode industrielle disparaît, elle fait place aux influences parlementaires, à l'électoratisme, que sais-je, à toutes espèces de méthodes, qui ne passent pas, en général, pour contribuer à la prospérité des sociétés.

Dès lors, on peut dire qu'il y a une véritable violation du contrat fait avec les actionnaires. Et pour le gouvernement qui était en fonctions en 1926, qui a considéré la constitution de la Société nationale comme une formule d'assainissement financier et de salut public, c'est véritablement l'écroulement de sa politique.

Convierndrait-il qu'il prît les frais à sa charge?

On suggère aussi une autre formule : Trêve de discussions de principe, entendez-vous! Vous, Etat, vous direz à la Société nationale : « Le Sénat désire qu'on fasse la jonction. Je sais bien que vous estimez, quant à vous, que c'est un système contre lequel on peut soulever beaucoup d'objections, qui n'est pas rentable, mais, enfin, le parlement le désire. Moi, Etat, je paierai et vous exécuterez les travaux.

C'est là un système moins subversif que l'autre au point de vue des principes, mais qui n'est pas plus recommandable. C'est le doigt dans l'engrenage.

Aujourd'hui, on ne voit que la jonction, on est hypnotisé par cette affaire de la jonction qui a ses dévôts, mais, la jonction faite, le même système pourra être adopté pour tout travail quelconque qui aura des partisans influents ou offrira un intérêt électoral.

Et alors, encore une fois, ce n'est plus la Société nationale, ce ne sont plus les méthodes industrielles, c'est la politique qui entre dans la gestion des chemins de fer, c'est le désordre dans nos finances. Voilà pourquoi ce système n'est pas meilleur que l'autre. Nous avons remis la direction du chemin de fer à un groupe compétent et indépendant; nous devons la lui laisser. Et d'ailleurs quand même nous aurions l'envie d'intervenir par des capitaux de l'Etat dans cette entreprise, est-ce que nous ne devrions pas nous arrêter aux objections qui sont formulées? Ont-elles moins d'importance pour l'Etat que pour la Société nationale? N'en est-il pas qui doivent, même après cette discussion, nous impressionner profondément? Ce tunnel, en état de trépidation continuelle, ne va-t-il pas causer, dans le proche voisinage, des mouvements de terrain qui mettraient en péril des édifices que nous considérons comme faisant partie du

Trésor national? Je ne voudrais pas prendre la responsabilité d'une décision, si, à cet égard, je n'étais couvert par les déclarations catégoriques et publiques d'hommes devant lesquels tout le monde s'incline.

Au point de vue technique, contradictions partout. Sur le nombre de trains qui pourront circuler par la jonction : Du côté des jonctionnistes, on dit : six cents.

Du côté des techniciens de la Société nationale, on dit : 160 tout au plus. Qui a raison?

La situation est la même en ce qui concerne le problème de l'aération et tout ce qui en dépend : les méthodes de construction, le mode de traction, la sécurité des voyageurs, aspect de tout un quartier de Bruxelles. Le problème est-il résolu? Non certes : les contradictions demeurent formelles et redoutables.

Il en est de même pour la rentabilité. Les uns nous disent que nous obtiendrons un pourcentage que les meilleurs placements industriels ne donnent pas; les autres, que la rentabilité sera nulle, laissant non couvertes les charges du capital, entraînant même un déficit sur les frais d'exploitation proprement dits.

Résoudrons-nous ici tous ces problèmes? Evidemment non. Ce n'est pas un échange de discours parlementaires devant un auditoire qui, malgré son expérience de bien des choses, n'est pas spécialisé; ces contradictions si graves ne peuvent être résolues que par une discussion serrée entre experts.

Et que pourra-t-il résulter de cette discussion? De deux choses l'une : ou bien, les experts estiment que l'exécution du travail de la jonction est recommandable au point de vue de la technique ferroviaire; que le travail est rentable; et alors, il rentre dans les méthodes industrielles que, en vertu de ses statuts, la Société nationale doit pratiquer. Ou bien, c'est le contraire : de graves objections techniques subsistent; des dommages peuvent résulter de l'exécution du travail; il ne rendra pas les services qu'on en attend; il y a d'autres dépenses infiniment plus utiles à engager; le résultat de l'exploitation sera déficitaire. Alors, je vous le demande, allons-nous en conclure que cela est bon à mettre sur les épaules du contribuable? Serait-ce une façon de résoudre le problème, alors que, précisément, nous avons voulu, en 1926, débarrasser le contribuable du déficit de l'exploitation; alors que nous estimons qu'il y a dans notre budget des charges suffisantes; alors que nous savons que, pour d'autres travaux publics, nous devons contracter des emprunts qui, en grande partie, absorberont nos facultés de crédit?

Ce que vaut le chiffre de 130 millions.

Et certes, madame, messieurs, ce n'est pas ce qui, dans le débat, nous a été dit de la formule financière qui pourrait, à cet égard, modifier considérablement notre opinion. Un chiffre a couru d'un bout à l'autre des discours prononcés par les jonctionnistes, c'est le chiffre de 130 millions.

Je dois dire, et je le rappelle avec plaisir, que le discours de l'honorable M. Segers a été écouté au milieu d'une sympathie générale, et qu'il a suscité une véritable admiration pour le grand talent de l'orateur. Mais je me rappelle aussi que, au passage de son discours où il s'est agi du chiffre de la dépense, une expression de scepticisme s'est dessinée sur le visage de beaucoup d'auditeurs, même les plus favorables à la jonction, et que quelques interruptions railleuses ont jailli. Cela se comprend. Qu'est-ce que ce chiffre de 130 millions? Allez donc dire à un financier ou à un industriel : « Voilà 130 millions et les terrains; faites la jonction. » Il vous rira au nez. Ces 130 millions sont l'aboutissement d'une série de conjectures plus ou moins aléatoires, plus ou moins hypothétiques, dont on prétend déduire le coût final de l'entreprise.

Est-ce cela qui importe? Est-ce à cela que moi, ministre des finances, je dois songer? Non, sans doute. Je dois songer à la mise de fonds. Il s'agit de savoir de quelle somme il faudra disposer pour réaliser la jonction. C'est environ 800 millions. M. le ministre des transports vient de vous citer le chiffre prévu : 791 millions.

M. Segers. — M. le ministre des transports a dit 500 millions. Il faudrait tout de même vous mettre d'accord.

La mise de fonds réellement nécessaire.

M. le baron Houtart, ministre des finances. — Je dis 800 millions, et je m'explique. Je sais que les jonctionnistes se livrent à un savant déchiquetage de ce chiffre. Ils opèrent une première soustraction de 200 à 250 millions qui doivent être dépensés en tout cas pour les gares du Nord et du Midi. On dit : Vous ne devez pas les compter, puisqu'il faut les dépenser même si l'on renonce à la jonction. Mais il les faut aussi, ces 200 millions, en cas de jonction, et c'est une toute autre affaire d'emprunter 800 millions ou de n'en emprunter que 550. Si ce n'est pas l'Etat, éventuellement, qui doit payer ces frais, ce sera la Société nationale qui devra emprunter les sommes nécessaires. Si nous empruntons en même temps, les opérations devront se combiner, et nous savons qu'elles rendront plus exigeant le marché financier. Il est donc inadmissible de déduire cette somme, indispensable pour l'exécution de la jonction.

La seconde opération de réduction porte sur les dépenses mêmes de la jonction. C'est une opération de détail que je ne suivrai pas complètement. On dit, par exemple, qu'il n'y a pas lieu de compter telle installation, parce qu'elle donnera un revenu particulier. Mais il faut cependant la payer, et je ne puis pas la soustraire de la mise de fonds.

Sur d'autres points, il s'agit de questions techniques, par exemple, en ce qui concerne la hauteur des voûtes. Elle a été discutée. L'honorable M. Henricot nous a montré que ce point était controversable, qu'il ne devait pas être considéré comme acquis dans le sens des partisans de la jonction.

L'argumentation que nous avons entendue aboutit, alors qu'il s'agit de fixer des prévisions de dépenses, à les diminuer le plus possible. Quelle illusion! Il y a dans cette assemblée un grand nombre d'hommes expérimentés; ils connaissent le danger de ce système. Combien d'industriels ont été trompés dans leurs prévisions quand il s'agissait d'érection d'usines?

Et en matière de travaux publics. On l'a rappelé tout à l'heure, nous en avons un exemple sous les yeux : celui des grands travaux.

Le coût des grands travaux a été établi par un comité spécial, qui comptait de nombreux hommes compétents, parmi lesquels des personnalités éminentes. Il a été établi sans idée tendancieuse; on comptait largement, car le but était de constituer un fonds suffisant pour l'achèvement; on savait que le parlement ne lésinerait pas. On a fixé le chiffre de ce fonds à 1,800 millions. Qu'en est-il aujourd'hui? Vous savez qu'il est certain, dès à présent, que ce chiffre devra être majoré de 50 p. c.

M. de Brouckere. — Mais le gouvernement a changé les plans, ce qui change les devis.

M. le baron Houtart, ministre des finances. — Pas dans la mesure de 50 p. c. de la dépense.

Il en est toujours ainsi. Chercher à diminuer les prévisions d'une dépense pour un grand travail, c'est véritablement se leurrer soi-même. Le parlement serait bien imprudent s'il acceptait ce système et s'il subissait cette illusion.

Reste alors le troisième facteur de réduction de la dépense : l'opération immobilière. Une opération immobilière nouée à une entreprise de grands travaux : Formule bien connue.

Je ne dis pas que toute opération de cette nature est mauvaise, mais je dis que beaucoup finissent mal. Un économiste a dit que l'histoire des compagnies immobilières ressemblait à un nécrologue. Cela se comprend fort bien. Ce qu'il y a de plus certain dans pareille affaire, c'est la somme qu'il faut dépenser d'abord. Quant aux rentrées, elles dépendent de mille circonstances. En attendant que la réalisation s'opère, les intérêts des emprunts courent et viennent, avec les intérêts des intérêts, s'ajouter au capital. Le jour où l'opération se résout, où il s'agit d'établir la balance de l'actif et du passif, on constate que le capital est considérablement grossi, et que l'accroissement de charges absorbe presque toute la recette. C'est là, l'histoire de tous les jours.

Où trouver l'argent? Dans la Trésorerie?

Enfin, où prendra-t-on les capitaux à investir dans l'entreprise? Ici, encore une fois, nous sommes en présence de formules assez diverses, comme si nous avions l'embaras du choix.

Première formule : puisez dans la trésorerie. N'y a-t-il pas parmi les partisans de la jonction des adversaires de cette formule?

Cela m'étonnerait, car, il n'y a pas bien longtemps, on lisait dans le *Peuple*, un article signalant le danger des emprunts de la trésorerie. Cet article était intitulé : « La situation financière de la Belgique s'aggrave de façon inquiétante », formule qu'il ne faudrait pas introduire, le cas échéant, dans le prospectus de l'emprunt de la jonction. (*Rires.*)

Il disait : « Et la trésorerie? Nous sommes dans un domaine infiniment délicat parce qu'il touche de plus près à la question du crédit de l'Etat. Le gouvernement de stabilisation, c'est-à-dire le gouvernement Jaspar-Francqui-Vandervelde-Wauters », retenez surtout ces deux derniers noms, « avait formé un héritage plantureux. Qu'en a-t-on fait? Est-il vrai que cet héritage soit entièrement dilapidé? »

Naturellement, l'article du *Peuple* a soin de ne pas rappeler que, si le niveau de la trésorerie a baissé, c'est parce que nous avons remboursé aux Américains un emprunt d'un milliard et demi, et qu'à raison des changements apportés à la fiscalité provinciale et communale, nous avons fait aux communes des avances extrêmement larges.

Mais je signale ceci particulièrement à mes amis de la droite : vous voyez le parti que l'adversaire est prêt à tirer d'une diminution quelconque de la trésorerie. Celle-ci est actuellement dans une situation normale, qui n'est nullement inquiétante, mais qui ne peut pas être amoindrie, surtout dans les conjonctures présentes, où la crise que nous subissons entraîne une diminution de nos recettes et peut provoquer des dépenses exceptionnelles par suite de l'extension du chômage. J'écarte donc de la façon la plus nette cette première méthode.

Par émission d'actions?

Une autre combinaison proposée, c'est l'émission d'actions de la Société nationale des chemins de fer. Je ne sais vraiment pas si l'on se rappelle bien exactement ce que sont les actions de la Société nationale. Ce ne sont pas simplement des titres de dividende. L'action de la Société nationale est un titre de la dette publique sur lequel l'Etat s'engage à payer 6 p. c. d'intérêts, abstraction faite du dividende de la société. Or, on peut se rendre compte, en consultant la cote de la Bourse, que l'Etat ne pourrait pas faire une plus mauvaise opération que d'émettre actuellement des titres de la Société nationale des chemins de fer. En effet, le cours d'hier était de 560 à 562, tandis que le cours du 6 p. c. consolidé était de 103.90, soit pour un titre de 500 francs, 519 fr. 50 c. Comme vous le voyez, il n'y a entre les deux cours qu'une différence de 42 francs. L'action de la Société nationale des chemins de fer est dépréciée en ce moment. Pourquoi? Parce qu'on sait que la crise économique a influencé les recettes et que, cette année, la Société ne distribuera qu'un super-dividende de 1 p. c. C'est donc le plus mauvais moment qu'on

pourrait choisir pour émettre des titres des chemins de fer, et toute autre émission de titres de la dette publique serait moins onéreuse. Cette seconde combinaison est donc également à écarter.

Par l'emprunt?

Reste la troisième combinaison: l'emprunt pur et simple. Celui-là aussi à ses inconvénients; nous empruntons beaucoup et nous y sommes contraints par les circonstances actuelles : emprunt pour le budget extraordinaire, emprunt pour le chemin de fer antérieurement décidé, emprunt pour le téléphone, emprunt pour le tunnel sous l'Escaut, emprunt pour les habitations ouvrières, emprunt pour le crédit communal.

La Belgique a un bon crédit, c'est vrai; mais il ne faudrait tout de même pas en abuser. Nous disions il y a quelques temps, et le distingué rapporteur du budget des finances l'a fait souvent remarquer : Nous semblons entrer dans une ère de diminution du loyer de l'argent; il s'agit d'en profiter pour une diminution des charges de la dette publique; il s'agit aussi pour les rentiers de l'Etat de voir une majoration des cours de leurs titres. Fort bien, mais à condition de ne pas emprunter à jet continu et de ne pas fatiguer le marché. A cet égard, je rappelle à mes amis de la droite tout spécialement que, là aussi, les adversaires du gouvernement nous guettent.

M. Van Fleteren. — Vous avez la frousse partout.

M. le baron Houtart, ministre des finances. — *Fas est et ab hoste docerie* dit un proverbe latin. Et encore dans cet article que je vous citais tout à l'heure et qui comprenait une seconde partie sous ce titre : « Situation financière inquiétante de la Belgique », on écrit que le gouvernement va bientôt porter la dette à 60 milliards.

Faisons attention.

M. Volckaert. — Ils savent que M. de Broqueville demande 300 millions pour des fortifications inutiles.

M. le baron Houtart, ministre des finances. — Faites attention. On serait très heureux de pouvoir dire que le gouvernement, fondé pour réaliser l'assainissement financier, n'a pas fait mieux que les autres, et qu'il a jeté le désordre dans les finances de l'Etat.

Il est certain que l'emprunt doit servir au développement de l'outillage du pays, mais il y a question de mesure. C'est la raison pour laquelle, lorsque nous nous sommes trouvés en présence de la situation critique de 1926, nous avons voulu séparer nettement la gestion des chemins de fer des finances de l'Etat. Il ne s'agit pas aujourd'hui, en nous laissant attirer par la tentation de réaliser un travail qui peut apporter certaines facilités, certain confort, d'oublier ce principe essentiel de la gestion de nos finances.

Les indemnités de rétrocession.

Enfin, j'ai à examiner un point qui a paru intéresser le Sénat. On a dit au ministre des finances : « Vous vous croirez quitte quand vous serez débarrassé d'une intervention dans la jonction, vous ne le serez pas du tout, parce que vous allez avoir affaire aux propriétaires expropriés qui ont droit à des indemnités.

Examinons ce dernier point, non pas au point de vue juridique, qui est de la compétence de mon collègue de la justice, mais purement au point de vue financier, en prenant les choses au plus mal. Voici une note de l'administration des domaines sur cette intéressante question :

« On sait que quatre arrêtés royaux datés du 7 novembre 1904 et publiés au *Moniteur* des 7-8 du même mois, ont décrété les expropriations jugées nécessaires pour l'exécution des travaux envisagés. Ces travaux consistaient dans le dégagement des musées royaux et la création du Mont des Arts, l'élargissement et la rectification de la rue de l'Empereur, la transformation et l'aménagement du quartier de la Putterie et de ses abords, ainsi que le percement de l'impasse du Parc, l'établissement d'un chemin de fer de jonction entre les gares du Nord et du Midi. Un cinquième arrêté royal du 5 septembre 1910, publié au *Moniteur* du 6 octobre, a frappé d'expropriation les immeubles tombant dans le tracé de la jonction sur le territoire de Saint-Josse, à proximité de la gare du Nord

» Trois de ces arrêtés prévoyaient l'expropriation par les voies ordinaires; les deux autres autorisaient une expropriation par zones à l'intervention de la ville de Bruxelles.

» Dans une réponse du mois d'avril 1920 à une question posée par la Commission générale du budget, l'administration des chemins de fer signalait que les acquisitions faites en vue de la réalisation de la jonction avaient occasionné jusque là une dépense de 78,750,000 francs. Si l'on y ajoute une somme de 2,712,000 francs payée dans la suite, la dépense totale relative aux acquisitions atteint 81,462,000 francs.

» Abstraction faite des indemnités allouées aux locataires et des frais divers de procédure et autres, il reste une dépense d'environ 70 millions représentant ce qu'ont obtenu les propriétaires, tant ceux qui se sont entendus à l'amiable que ceux qui ont eu recours à la procédure judiciaire.

» De ces 70 millions, 38,500,000 francs se rapportent aux immeubles situés dans le périmètre des expropriations par zones, et le surplus, ou 31,500,000 francs, aux propriétés frappées d'expropriation selon la procédure ordinaire.

Expropriation par zones.

» Aucun droit de rétrocession n'existe en faveur des propriétaires dont les biens sont compris dans le périmètre des expropriations par zones, que ces propriétaires aient traité à l'amiable ou qu'ils aient été expropriés en justice. Tous les avis sont absolument concordants sur ce point. Ils se justifient par deux motifs péremptoires : c'est tout d'abord qu'il n'y a jamais lieu à rétrocession lorsqu'on exproprie par zones; d'autre part, et cette seconde raison, à elle seule, est déterminante, c'est qu'il ne suffit pas d'abandonner les travaux de la jonction pour pouvoir prétendre qu'on a renoncé à l'aménagement du quartier de la Putterie et de celui de la rue de l'Empereur, auxquels ces expropriations s'appliquent.

» Or, ces expropriations par zones sont réalisées par la ville de Bruxelles au moyen d'avances de fonds faites par l'Etat en exécution de la convention du 7 avril 1903 et de l'accord additionnel du 26 juillet 1904. L'article 4 de la convention de 1903, rendu applicable à l'accord de 1904, stipule que le bénéfice de ces opérations appartiendra à la ville, sous déduction des avances de l'Etat.

» Comme il y aura environ 2 hectares 60 ares à revendre au quartier de la Putterie et de la rue de l'Empereur, distraction faite des très larges artères, justifiées par les exigences actuelles de la circulation, il est certain que l'opération se soldera par un bénéfice appréciable et que l'Etat pourra tout au moins récupérer l'avance de 38,500,000 francs, ce qu'on obtiendrait en vendant le mètre carré à 1,500 francs.

» Voilà donc, non pas une dépense à faire par l'Etat, mais un encaissement certain de 38,500,000 francs.

Cessions amiables.

» Arrivons aux expropriations décrétées selon la procédure ordinaire. Les propriétaires, nous l'avons vu plus haut, ont touché de ce chef ensemble une somme d'environ 31,500,000 francs. Les acquisitions amiables sont comprises dans ce chiffre pour 23,700,000 francs et les expropriations judiciaires pour 7,800,000 francs.

» Or, dans tous les actes de cession amiable, une clause claire et précise écarte formellement le droit de rétrocession; le vendeur, maître de ses droits, déclare « renoncer à toute revendication en rétrocession », d'une manière très générale et sans restriction aucune.

» Les craintes exprimées au sujet de la validité de cette clause et de sa portée réelle ne sont donc pas à retenir, et l'Etat pourra disposer d'une façon certaine et définitive de tous les immeubles acquis à l'amiable. En évaluant les terrains disponibles à 400 et 500 francs le mètre carré, taux incontestablement très modérés, et

sans doute beaucoup trop modérés, nous pouvons compter de ce chef sur une recette minimum de 20 millions. Restent les maisons acquises à l'amiable et non encore démolies. Il y en a 272 en dehors du périmètre des expropriations par zones. Si on leur applique le coefficient 4.5, 5 ou 5.5, suivant les circonstances, — et personne ne trouvera que nous exagérons, bien au contraire, — nous arrivons à 75 millions.

» Donc, au total, la revente des immeubles acquis à l'amiable rapporterait au minimum 95 millions, et très probablement davantage.

» Si l'on ajoute ces 95 millions aux 38,500,000 francs à rembourser par la ville de Bruxelles, on obtient une recette totale de 133,500,000 francs.

Expropriations judiciaires.

» Quant aux expropriations judiciaires, elles ont entraîné une dépense de 7,800,000 francs, ainsi qu'il a été dit plus haut. Ces expropriations ont porté sur 100 maisons, dont 46 ont été démolies. Les indemnités afférentes aux maisons démolies atteignent environ 2,300,000 francs. Pour les 54 maisons non démolies, beaucoup plus importantes que les autres, les indemnités totales se sont élevées à 5,500,000 francs.

» Si l'on applique le droit de rétrocession à ces derniers immeubles, les propriétaires auront à restituer l'indemnité touchée. Admettons qu'ils n'aient à payer que 4 millions, puisqu'ils ne sont pas tenus de restituer les frais de remploi ni certaines indemnités accessoires.

» Cela porte la recette à faire par l'Etat ensemble à 137,500,000 francs.

» Voilà l'actif de l'opération.

Solde global des opérations.

» Voyons maintenant quelles sont les dépenses qui pourraient être imposées à l'Etat.

» Parmi les biens expropriés en justice, quarante-six maisons ont été démolies, en dehors du périmètre des expropriations par zones. Ces démolitions ont eu lieu pour l'exécution du travail. Du fait que ce travail n'est pas poursuivi, qu'il serait décidé de ne pas l'achever, M. Segers conclut que les anciens propriétaires de ces quarante-six maisons sont en droit d'invoquer le bénéfice de la rétrocession, qu'ils peuvent redemander leur terrains et exiger de l'Etat, de leur payer de quoi rétablir la maison abattue.

» Je ne discute pas.

» En supposant même que la manière de voir de M. Segers soit fondée, combien l'Etat aurait-il à déboursier pour donner satisfaction à ces propriétaires?

« Ne seraient-ils pas indemnisés largement si on allouait en moyenne à chacun d'eux une somme de 500,000 francs pour un immeuble exproprié sur le pied de 50,000 francs, terrain et indemnités accessoires compris?

» Si pareille indemnité était due, elle ne s'élèverait jamais au total à une somme supérieure à 23 millions. Et encore faudrait-il que les bénéficiaires aient à restituer à l'Etat les indemnités d'expropriation reçues, tout au moins pour la partie afférente au terrain.

» En résumé, nous arrivons à une recette minimum pour le Trésor de 137 millions et à une dépense maximum de 23 millions. Différence en faveur de l'Etat de 114 millions.

» Nous sommes donc loin de la charge de 820 millions dont parle M. Segers. »

On dira peut-être que nous recevrons moins pour les terrains et que nous dépenserions plus pour la rétrocession. Mais vous voyez qu'il y a une marge suffisante pour couvrir la différence.

Pour estimer ce que l'Etat pourrait retirer de la revente des terrains et des maisons, je pose des chiffres minima. Il existe un rapport d'expertise qui indique des sommes plus élevées et probablement plus exactes. Je n'entends nullement mettre en doute la valeur de ce rapport d'expertise, fait avec beaucoup de méthode et de précision et basé sur des éléments d'appréciation solides. Je n'ai eu d'autre but, en rappelant l'exposé qui précède, que de démontrer que l'épouvantail des indemnités de rétrocession ne peut effrayer après un examen détaillé des faits et des chiffres.

Il en résulte aussi que l'opération immobilière dont on impute les bénéfices sur les charges de la jonction serait réalisée dans une large mesure, même en cas d'inexécution. Ce n'est pas cependant l'appât d'un tel bénéfice qui pourrait déterminer le gouvernement à prendre une attitude hostile à la jonction. La seule considération à laquelle il obéit, c'est la sauvegarde des principes établis par la loi du 23 juillet 1926, qui a créé la Société nationale des chemins de fer, principes qui consacrent la séparation des finances des chemins de fer d'avec celles de l'Etat et la compétence d'un conseil d'administration chargé d'exploiter notre réseau suivant des méthodes industrielles.

Ces principes ont été considérés alors comme d'importance capitale pour rétablir l'ordre dans nos finances. Moins que jamais nous ne pourrions y renoncer, aujourd'hui que nos ressources sont restreintes par une crise grave.

Ce serait renverser toute une politique que de prétendre résoudre ce grave problème de technique ferroviaire contrairement à l'avis de ceux qui possèdent la compétence technique et auxquels nous avons conféré la compétence légale en cette matière. (*Applaudissements sur plusieurs bancs.*)

DISCOURS DE M. PAUL-ÉMILE JANSON

Ministre de la Justice

M. le président. — La parole est à M. le ministre de la justice.

Du droit de rétrocession.

M. Janson, ministre de la justice. — Messieurs, j'aimerais mieux ne pas devoir prendre la parole, après l'exposé si solide, si ordonné — je crois pouvoir le dire objectivement — qui vous a été fait par mon honorable collègue le ministre des transports et après le discours de l'honorable M. Houtart, dont l'éloquence, à mon sens, magnifique pas sa simplicité et sa précision, agit pour me paralyser.

Cependant, messieurs, je me sens obligé de soumettre au Sénat deux observations : l'une, un peu spéciale, l'autre, d'une portée plus générale.

Je voudrais m'expliquer tout d'abord au sujet de l'argumentation qui a été développée au cours de ce débat, comme au cours des débats antérieurs, par certains partisans de la jonction et, notamment, tout récemment, devant le Sénat, par l'honorable sénateur M. Crokaert, dont la parole prend une autorité toute particulière du fait qu'il est, en ce moment, bâtonnier de l'ordre des avocats à la Cour d'appel de Bruxelles. L'argument des jonctionnistes est le suivant : Si l'on renonce à l'exécution des travaux de la jonction, il faudra, en vertu de l'article 23 de la loi du 17 avril 1835, rétrocéder les terrains aux 750 propriétaires qui, dans ces dernières années, ont été l'objet d'une expropriation nécessitée par l'exécution des travaux dont nous nous occupons. On rétrocédera donc les immeubles à ces anciens propriétaires, qui n'auront d'autre obligation que de restituer à l'Etat, en vertu de la loi de 1835, l'indemnité qu'ils ont touchée il y a de longues années. Seulement, comme ils ont touché cette indemnité il y a plusieurs années, ce sont des francs-or qu'ils ont reçus, et aujourd'hui ils n'auront à restituer que des francs-papier.

Et cette indemnité qu'ils ont reçue en francs-or, ils l'ont remployée vraisemblablement, soit en acquérant d'autres immeubles, soit en engageant les fonds dans des opérations commerciales ou industrielles; ils ont donc valorisé leur indemnité. Et tandis qu'ils resteront en possession de ce capital, on leur permettra, d'autre part, de rentrer dans la pleine propriété de leurs immeubles, moyennant la simple restitution à l'Etat, en francs-papier de ce qu'ils ont donc touché en francs-or.

Et la situation s'aggrave de ce fait que, même si l'on abandonne les travaux de la jonction, l'Etat continuera à avoir besoin, pour réaliser des travaux d'utilité publique, des immeubles ou d'une partie des immeubles, rétrocédés aux anciens propriétaires, après avoir reçu d'eux le retour en francs-papier de l'indemnité qu'ils ont touchée en francs-or. Si bien que l'Etat se trouvera dans l'obligation de poursuivre contre ces propriétaires de nouvelles instances en expropriation! Et les propriétaires toucheront donc à nouveau le montant d'une juste et préalable indemnité, calculée sur les bases actuelles de la valeur de la monnaie.

L'opération se traduira de la façon suivante : Je suppose un propriétaire qui a fait l'objet d'une instance en expropriation, qui s'est clôturée en 1910, par le paiement d'une indemnité de 100,000 francs.

Le propriétaire a touché 100,000 francs-or; si on abandonne les travaux de la jonction, il se présentera, aujourdhui, pour réclamer la rétrocession de l'immeuble qui a été exproprié; nous devons le lui rendre et il ne nous restituera que 100,000 francs-papier. Puis, nous serons amenés à introduire contre lui un nouveau procès en expropriation et nous devons lui payer à titre d'indemnité, non pas les 100,000 francs, mais la valeur du terrain apprécié d'après le franc à sa valeur actuelle, c'est-à-dire 700,000 francs ou 800 mille francs, ou même 900,000 francs.

Et voici, dès lors, les partisans de la jonction affirmant que cette situation serait si exorbitante qu'elle heurterait si profondément le sentiment public, qu'il est impossible de renoncer aux travaux de la jonction!

Voilà, je pense, l'argument que les partisans de la jonction tirent de la situation juridique et économique que je viens d'exposer. J'ajoute, messieurs, comme vous allez le voir, que la situation serait encore bien plus inique qu'elle ne semble devoir l'être à première vue. En effet, si, au total, 760 propriétaires ont été l'objet d'expropriations, il n'y a en réalité que 110 propriétaires qui seraient recevables à se prévaloir de la loi de 1835 à réclamer la rétrocession des immeubles expropriés. Pourquoi? Parce qu'il y a eu, en usage, pour

les travaux envisagés, divers procédés d'expropriation. Il y a eu d'abord l'expropriation à l'amiable : à la suite de négociations — qui ont abouti — avec certains propriétaires, ceux-ci ont renoncé par une clause formelle, dont M. le baron Houtart vous a donné lecture il y a un instant, à toute espèce de droit à une rétrocession éventuelle; ces propriétaires ne pourraient donc rien réclamer. Puis il y a les propriétaires qui ont été expropriés en vertu de la loi sur les expropriations par zone; ceux-là aussi, seraient sans aucune qualité ni droit pour réclamer la rétrocession de leur immeuble. J'affirme donc que l'iniquité qu'on invoque et que je viens de préciser serait encore accentuée du fait que sur les 750 propriétaires expropriés, 650 n'auraient droit à rien! Le régime, si l'on abandonnerait les travaux de la jonction, privilégierait donc exclusivement et scandaleusement 110 propriétaires qui viendraient véritablement piller le trésor de l'Etat en se prévalant d'une disposition de la loi de 1835.

Je suis absolument convaincu que si une situation comme celle-là se présentait, personne ne pourrait tolérer un pareil abus. Il faudrait l'interdire, et, comme vous allez le voir, nous ne serons pas désarmés.

Aussi a-t-on, depuis de longues années, envisagé d'avance le moyen de ne pas permettre à cet abus de se produire, et c'est pourquoi, quand on a déposé, en 1926, le projet de loi signé par M. Anseele, mais repris du projet de loi antérieurement déposé par M. Neujean, il a été prévu, à l'article 3, que les anciens propriétaires d'immeubles expropriés ne pourraient pas exiger la rétrocession. D'où le langage presque indigné de l'honorable M. Crokaert, nous disant, assez sensationnellement, qu'il ne consentirait jamais, quant à lui, en votant une disposition de ce genre, à coopérer à l'élaboration d'une loi qui, à son sens, apparaîtrait comme nettement anticonstitutionnelle.

Eh bien, messieurs, laissez-moi à cet égard, vous donner quelques précisions.

Quand la Chambre des représentants a discuté le projet de loi Neujean-Anseele, je ne crois pas me tromper en disant que l'article 3 n'a pas soulevé de discussion. Personne ne s'est fait l'interprète des préoccupations si vives qui s'emparent aujourd'hui d'un certain nombre de sénateurs. Comment une disposition aussi importante aurait-elle pourtant échappé à l'examen de la Chambre?

M. Segers. — On a à peine discuté le projet à la Chambre dans une séance du matin.

M. Janson, ministre de la justice. — Quelle que soit l'opinion qu'on peut avoir du travail parlementaire, si, véritablement, un projet de loi avait contenu une disposition de caractère aussi nettement anti-constitutionnelle, spoliatrice et reniant tous les principes les plus élémentaires du droit civil, je crois que même la Chambre des représentants s'en serait aperçue... (*sourires*), d'autant plus que le projet de loi a fait l'objet d'un rapport de la majorité et d'une note de la minorité. La Chambre a pourtant adopté le projet de loi, qui est venu échouer au Sénat.

M. de Brouckere. — Donc, le parlement l'a repoussé.

M. Janson, ministre de la justice. — C'est entendu. Mais la Chambre l'avait adopté. Et si un jour on renonce à l'exécution des travaux de la jonction, ce jour-là, monsieur de Brouckere, vous serez avec nous pour régler le problème de la rétrocession! Je ne mets pas cela en doute.

M. de Brouckere. — Nous nous retrouverons à ce moment. J'ai déjà défendu, contre le gouvernement, le droit de propriété. (*Sourires.*)

M. Janson, ministre de la justice. — Il faudrait vous ignorer vous-même pour ne pas nous apporter votre appui à ce moment-là; jamais vous ne consentirez à consacrer, par une sorte d'indifférence, la situation scandaleuse et privilégiée de ces 110 propriétaires, qui, je me hâte de le dire, jusqu'à présent, n'ont point songé à faire valoir l'existence de leurs droits éventuels. Ils n'y croient pas.

M. Volckaert. — Cela viendra.

M. Van Fleteren. — Il ne faut pas leur mettre la puce à l'oreille!

M. Janson, ministre de la justice. — Et qui donc a voté à la Chambre l'article 3 du projet de loi de 1926, article supprimant le droit de rétrocession? C'est M. Anseele; c'est M. Vandervelde; c'est M. Brunet, c'est M. Wauwermans, c'est mon ami M. Masson, c'est M. Renkin, c'est M. Carton de Wiart! Tout de même, comment ces hommes d'expérience, et parfois jurisconsultes éminents, ont-ils pu se rallier à la proposition faite, si elle revête le caractère de spoliation que vous lui prêtez?

M. Crokaert. — Je le regrette pour eux. Je crois d'ailleurs savoir que, depuis lors, certains ont changé d'avis.

M. Janson, ministre de la justice. — Ils peuvent parfaitement avoir été séduits par vous. (*Sourires.*) Ils peuvent avoir changé

d'avis au sujet de l'exécution ou de la non-exécution des travaux de la jonction, mais j'ai le droit de retenir qu'ayant à se prononcer sur un problème juridique, dont je ne méconnaissais pas l'importance, ils ont, de la façon la plus nette, consacré par leur vote ce que vous prétendez aujourd'hui être une spoliation indéfendable.

Alors, messieurs, comme cette question n'était pas sans nous préoccuper, le gouvernement a jugé opportun de consulter le comité permanent de législation, dont vous connaissez l'existence. Nous avons recours à lui le plus souvent possible et toujours avec fruit. Cet organisme prend, — l'honorable M. Segers ne me reprochera pas de le lui dire, — une place de plus en plus importante dans la préparation des lois.

M. Segers. — J'ai même suggéré de le développer, en le rajeunissant un peu.

M. Janson, ministre de la justice. — Je suis heureux de l'hommage que veut bien lui rendre M. Segers.

Nous avons donc consulté le comité permanent de législation et je ne crois pas pouvoir mieux faire qu'en vous donnant lecture de l'avis qu'il a émis.

Je ne vous lirai pas cet avis tout entier, je ne vous donnerai lecture que des passages essentiels.

M. Huisman Van den Nest. — Il serait intéressant qu'il soit publié en entier aux *Annales*.

M. Janson, ministre de la justice. — Ce serait peut-être abusif, mais je vous le communiquerai, si vous le désirez.

M. Segers. — Il n'y a aucun inconvénient à le publier en entier aux *Annales* si on nous le communique à temps.

M. Crokaert. — On ne peut insérer aux *Annales* que ce qui a été dit dans cette assemblée.

M. Vinck. — On pourrait en donner lecture en entier.

M. Janson, ministre de la justice. — « Les travaux de la jonction Nord-Midi furent décrétés par la loi budgétaire du 26 août 1903 créant un fonds spécial destiné à couvrir les dépenses à résulter de l'exécution de la convention avenue entre l'Etat et la ville de Bruxelles à la date du 7 avril 1903.

» Cette convention était relative à la transformation du quartier de la Putterie et de ses abords et à l'aménagement de la place des

Palais, à Bruxelles. Quatre arrêtés royaux intervinrent le 7 novembre 1904, décrétant l'utilité publique à exproprier les immeubles indiqués aux plans à exécuter. »

Suit l'analyse de ces quatre arrêtés royaux constatant, comme l'a déjà dit l'honorable baron Houtart, que sur les quatre arrêtés royaux visant l'exécution des travaux à exécuter, deux d'entre-eux prévoient l'expropriation directe par l'Etat, les deux autres l'expropriation par zone. Ces deux régimes d'expropriation sont réglés par des lois différentes; ils sont soumis à des régimes un peu spéciaux.

Et le comité permanent s'exprime ensuite comme voici :

« Les expropriations à effectuer en exécution des deux premiers arrêtés royaux devaient être poursuivies par l'Etat, en conformité de la loi du 17 avril 1835.

» Au contraire, les expropriations à faire pour réaliser les projets visés aux deux derniers arrêtés royaux devaient être poursuivies par la ville de Bruxelles en conformité des lois de 1858-1867 autorisant les expropriations par zone. A l'heure actuelle, à part quelques-uns, tous les immeubles compris dans les plans visés aux quatre arrêtés royaux ont été acquis, soit par voie de cession amiable, soit par voie d'expropriation.

» Un très grand nombre de ces immeubles ont été démolis : certains devraient l'être pour poursuivre l'achèvement des travaux envisagés. L'acquisition des immeubles a été réalisée, ainsi qu'on le voit, suivant trois méthodes distinctes :

- » 1. Par voie de cession amiable;
- » 2. Par voie de l'expropriation pure et simple;
- » 3. Par voie de l'expropriation par zones.

» Il s'agit de savoir, au cas où les Chambres décideraient d'abandonner les travaux, si les propriétaires d'immeubles acquis par l'Etat ou la ville de Bruxelles pourraient exiger qu'ils leur soient rétrocédés et, dans l'affirmative, à quelles conditions.

» Pour répondre à la première de ces questions, il faut distinguer le mode suivant lequel les immeubles ont été acquis. S'ils l'ont été par la voie de l'expropriation pure et simple, c'est-à-dire par l'Etat lui-même, il n'est pas douteux que les anciens propriétaires ont le droit de réacquérir leurs immeubles; ce droit leur est expressément reconnu par l'article 23 de la loi du 17 avril 1835.

» S'ils ont été acquis par voie de cession amiable, le droit de rétrocession des anciens propriétaires est contestable, mais pour autant seulement qu'il s'agisse d'immeubles acquis par l'Etat. On a soutenu que l'article 23 de la loi de 1835 ne faisait pas de distinc-

tion, au point de vue de l'exercice du droit de rétrocession, entre les immeubles réellement expropriés et ceux cédés à l'amiable à l'Etat.

» La controverse est sans intérêt en l'espèce actuelle, car il résulte des renseignements fournis par l'administration des domaines que tous les actes de cession à l'amiable d'immeubles contiennent la renonciation des cédants à l'exercice du droit de rétrocession en cas d'inexécution des travaux. Cette renonciation à un droit purement patrimonial, consentie librement par des personnes majeures et maîtresses de leurs droits, est assurément valable.

» Reste à envisager les immeubles expropriés par la ville de Bruxelles autorisée par le Roi à procéder aux deux expropriations par zones décrites dans deux arrêtés royaux du 7 novembre 1904.

» Le droit de rétrocession n'existe pas pour les propriétaires de ces immeubles; les raisons d'en décider ainsi sont multiples. »

Nous retenons donc de cet exposé que, de l'avis du comité permanent de législation, le droit de rétrocession n'existe pas pour tous les expropriés qui ont traité à l'amiable avec l'Etat (première catégorie); que le droit de rétrocession n'existe pas pour tous les propriétaires qui ont été l'objet d'une demande d'expropriation par zones; que ne peuvent se prévaloir de l'article 23 de la loi de 1835 que ceux qui ont été l'objet d'une instance judiciaire en expropriation. Ils sont exactement 110.

Le comité de législation continue et nous dit :

« La loi envisagée ne serait nullement contraire à la Constitution. « Nul ne peut être privé de sa propriété », dispose l'article 11, « que pour cause d'utilité publique, dans les cas prévus par la loi et dans la forme qu'elle prescrit ».

» C'est bien pour cause d'utilité publique que les propriétaires ont été privés de leurs immeubles.

Ils en ont été privés en observant les formalités prescrites par la loi.

Enfin, ils ont reçu une indemnité que les tribunaux ou eux-mêmes ont considérée comme juste, et cette indemnité a été fixée préalablement à la prise de possession des immeubles expropriés.

» Il importe de remarquer que c'est de sa propriété que nul ne peut être privé que moyennant indemnité; le droit de rétrocession que l'on songe à enlever aux anciens propriétaires n'est pas un droit réel; il n'est qu'un droit d'obligation dont la privation n'est pas prévue par notre pacte fondamental et qui peut être supprimé par la loi.

» Au surplus, c'est la loi de 1835 qui a créé le droit de rétrocession et en a réglé l'exercice; ce qu'une loi a fait, une autre peut le défaire.

» Que le droit de rétrocession puisse être enlevé aux propriétaires sans porter atteinte aux principes constitutionnels, cela résulte de ce que ce droit n'existe qu'au profit des propriétaires dont les immeubles sont expropriés par l'Etat, conformément à la loi de 1835 et non au profit de ceux dont les immeubles sont expropriés par zones.

» Que le droit de rétrocession ne constitue pas en réalité un complément d'indemnité d'expropriation, cela résulte de ce que le propriétaire privé de son bien à la faveur d'une expropriation par zones reçoit une indemnité calculée exactement de la même manière que celle revenant au propriétaire dont le bien est exproprié en conformité de la loi du 17 avril 1835. »

Il est bien évident qu'il est inadmissible de nous parler de violation de la Constitution, puisque, que je sache, la Constitution date de 1831 et que le droit dont il s'agit n'a été reconnu qu'en 1835. Remarquez, messieurs, que cette observation n'est pas théorique; que la question a fait l'objet d'un arrêt de la Cour de Gand, que mes honorables contradicteurs connaissent à merveille. Il s'agissait en l'espèce d'une personne qui avait été l'objet d'une instance en expropriation poursuivie entre 1831 et 1835. La Cour de Gand reconnut que cette personne, malgré l'article 11 de la Constitution, ne pouvait pas se prévaloir d'une loi qui avait été votée en 1835, c'est-à-dire postérieurement à l'instance en expropriation.

Vous voyez que l'avis du comité de législation est bien fondé.

Enfin, le comité permanent ajoute :

« On a dit que la loi supprimant le droit de rétrocession des propriétaires privés de leurs propriétés en exécution des arrêtés royaux du 7 novembre 1904 violerait des droits acquis. L'observation paraît fondée.

» « La loi est rétroactive », enseigne Planiol, « quand elle revient sur le passé, soit pour apprécier les conditions de légalité d'un acte, soit pour modifier ou supprimer les effets d'un droit déjà réalisé. Hors de là, il n'y a pas de rétroactivité, et la loi peut modifier les effets futurs de faits ou d'actes antérieurs, sans être rétroactive. »

» Le droit de rétrocession des propriétaires est né pour eux en même temps que l'expropriation. Le jour où celle-ci a été accomplie est entré définitivement dans leur patrimoine le droit de réacquérir leur propriété si elle ne sert pas aux fins d'utilité publique en vue

desquelles l'expropriation a été faite. La loi va supprimer ce droit; elle portera donc des effets dans le passé.

C'est l'article 2 du Code civil qui établit la règle de la non-rétroactivité de nos lois civiles. « La loi », proclame cet article, « ne dispose que pour l'avenir, elle n'a point d'effet rétroactif ».

» Rien ne s'oppose, juridiquement tout au moins, à ce que cet article soit complètement supprimé; à plus forte raison n'y a-t-il pas d'obstacle à édicter une loi particulière dont les effets se produiraient sur un droit déjà acquis.

» Certes, il est désirable, pour qu'il n'y ait aucune insécurité dans les transactions, que les lois ne disposent que pour l'avenir. Mais il faut savoir céder aux malheurs des temps! Le législateur l'a fait à maintes reprises depuis la guerre, acculé par d'inéluctables nécessités. Faut-il rappeler les lois sur les loyers, la loi sur les baux à long terme, la loi sur la revision des contrats d'avant-guerre, bien d'autres encore?

» Dans le cas actuel, l'effet rétroactif de la loi, loin d'avoir pour conséquence de priver injustement un citoyen d'un intérêt important, ferait disparaître une intolérable inégalité entre divers groupes de citoyens se trouvant en réalité dans des situations de fait identiques, ainsi qu'une iniquité dont la collectivité toute entière serait sans raison la victime. En résumé, si l'on veut sortir des abstractions et se cantonner dans le domaine des réalités, il faut reconnaître que la violation du droit acquis des anciens propriétaires, non seulement n'aboutira à aucune spoliation, mais encore n'entraînera pour eux nulle injustice. »

Vous pensez bien que le comité permanent ne voit pas avec faveur, — personne d'entre nous d'ailleurs, — une atteinte portée au principe que les lois ne peuvent rétroagir.

M. Vinck. — Comme doctrine révolutionnaire, ce n'est pas mal! (*Rires.*)

M. Crokaert. — C'est un principe jacobin que de supprimer la non-rétroactivité des lois.

M. Janson, ministre de la justice. — Il est clair qu'autrefois l'énoncé d'une thèse comme celle-là eût semblé révolutionnaire. Nous sommes en principe tout à fait hostiles à la rétroactivité d'une loi. Vous le savez bien.

M. Crokaert. — Ce que je déplore, c'est que l'avis envisage, pour les besoins de son raisonnement la suppression de l'article 2 du Code civil.

M. Volckaert. — Le jour où nous exproprierons M. Digneffe, nous invoquerons l'avis du comité de législation!

M. Crokaert. — Je regrette qu'il puisse être dit que le comité de législation passe à l'extrémisme.

M. Van Overbergh. — On croirait entendre un socialiste!

M. Janson, ministre de la justice. — L'interruption, monsieur le bâtonnier, est toujours mal vue au Palais!

M. Crokaert. — Elle est parfois excellente, surtout quand elle porte sur un principe essentiel, sur une base même de notre civilisation juridique.

M. Janson, ministre de la justice. — Ne vous énervez pas.

M. Crokaert. — Je ne m'énerve pas. Je trouve l'avis de ce comité extraordinaire.

M. Janson, ministre de la justice. — Ne grossissez donc pas l'incident! Je vous ai déjà montré qu'en soutenant cette thèse ou en nous réservant de la soutenir, nous avions auprès de vous quelque caution sérieuse, d'abord celle de nos collègues de la Chambre que je vous ai indiquée tout à l'heure, et enfin celle, tout de même importante, qui résulte de l'avis si catégorique et si péremptoire du comité permanent de législation.

M. Crokaert. — Péremptoire?

M. Janson, ministre de la justice. — Eh oui, et avis émis à l'unanimité, je suis autorisé à le dire.

M. Van Overbergh. — Méfions-nous de ces comités!

M. Crokaert. — Vous avez bien raison lorsqu'ils n'ont pas de statut légal.

M. Janson, ministre de la justice. — M. Segers, il y a un instant, a rendu hommage à ce comité.

M. Segers. — Je lui rends encore hommage, mais je voudrais pouvoir discuter son avis!

M. Volckaert. — Le projet de loi sur le recrutement de la coloniale, élaboré par le comité de législation, a été déclaré anticonstitutionnel par tous les juristes de la commission coloniale!

M. Janson, ministre de la justice. — Si même l'avis du comité vous surprend, reconnaissez au moins la valeur des hommes qui composent ce comité. Sur quel point porte la controverse?

M. Van Overbergh. — Sur la valeur de l'avis.

Elle n'est pas discutable.

M. Van Dieren. — La valeur des membres n'est pas discutable, mais la valeur de leur avis est discutable.

M. Janson, ministre de la justice. — Si la valeur de leur avis est discutable, le discutez-vous?

M. Despret. — Leur avis vaut la valeur des hommes.

M. Janson, ministre de la justice. — Est-il vrai ou n'est-il pas vrai que ceux qui ont traité de leur expropriation à l'amiable avec l'Etat ont renoncé au droit de rétrocession?

M. Crokaert. — C'est un fait.

M. Janson, ministre de la justice. — Voilà donc un premier point sur lequel nous sommes d'accord.

Est-il vrai ou n'est-il pas vrai que l'exproprié, en vertu d'une expropriation par zone, n'a pas de droit de rétrocession?

M. Crokaert. — Cela n'est pas exact, pour une raison de fait et pour une raison de droit.

Qu'on me pardonne d'interrompre et qu'on veuille considérer que je ne l'ai point fait. Mais je n'aurai plus l'occasion de prononcer un discours.

M. de Brouckere. — N'interrompez pas avec trop de passion, monsieur Crokaert; c'est très intéressant, ce débat entre conservateurs!

M. le président. — Messieurs, puisque l'honorable M. Crokaert n'a pas interrompu (*rires*), laissons donc M. le ministre continuer son discours.

M. Janson, ministre de la justice. — Messieurs, la personne qui a été l'objet d'une expropriation par zone ne peut pas se prévaloir du droit de rétrocession. Vous allez tout de suite comprendre pour quoi. C'est que l'expropriation par zone implique précisément que le pouvoir expropriant ne compte pas disposer intégralement des biens expropriés aux fins d'utilité publique.

M. Waucquez. — Voilà toute l'affaire.

M. Despret. — Naturellement.

M. Janson, ministre de la justice. — Le pouvoir qui exproprie par zone peut n'avoir besoin que d'un hectare de terrain et être néanmoins autorisé par le pouvoir central à en exproprier deux, l'expropriant revendant les excédents.

M. Segers. — En faisant le travail!

M. Janson, ministre de la justice. — Cela vous prouve qu'il est de l'essence de l'expropriation par zone..

M. Segers. — Que l'on fasse le travail! (*Colloques.*)

M. le président. — Cet exposé juridique ne justifie vraiment pas toutes ces interruptions.

M. Van Fleteren. — C'est très intéressant, parce que cela donne un avant-goût de ce qui se passera au palais de justice. (*Rires.*)

M. le président. — Laissez M. le ministre continuer son exposé comme il lui convient.

M. Janson, ministre de la justice. — Je voudrais, pour ceux qui l'ignorent, citer les noms des membres de ce comité permanent de législation. Je puis dire que tous ceux qui appartiennent au monde judiciaire ou qui suivent les travaux juridiques en Belgique reconnaîtront la valeur de ces personnalités, qui se sont prononcées à l'unanimité.

M. Vinck. — Ils peuvent avoir changé d'avis.

M. Van Fleteren. — Ne donnez pas ces noms, cela ne sert à rien du tout. (*Rires.*)

M. Despret. — Au contraire!

M. Janson, ministre de la justice. — Monsieur Van Fleteren, soyez gentil; laissez-moi faire mon discours moi-même.

M. Van Fleteren. — Oh! du moment que vous faites appel à ma gentillesse... (*Nouveaux rires.*)

M. Janson, ministre de la justice. — **Président** : **M. Dejonghe**; membres : **M. Dupriez**, professeur à l'université de Louvain; **M. Hayoit de Termicourt**, procureur du Roi; **M. Morelle**, président à la Cour d'appel de Bruxelles; **M. Pepin**, premier avocat général à la Cour d'appel de Liège; **M. Resteau**, avocat à la Cour de cassation; **M. Servais**, ancien procureur général, et **M. Speyer**, professeur à l'université de Bruxelles. Voilà!

Si je me suis étendu un peu plus longuement que je ne l'aurais souhaité, — mais vous en êtes quelque peu responsables, — c'est parce que je crois pouvoir dire que vous exagérez volontairement les conséquences de la situation juridique en présence de laquelle nous nous trouverons, en cas d'abandon des travaux, pour en forger un argument en faveur de la jonction. En réalité, cette considération ne doit arrêter personne, ni dans un sens ni dans l'autre, et, pour le cas où le parlement belge, à l'heure opportune, renoncerait à l'exécution des travaux de la jonction, le comité permanent de législation a préparé un projet de loi en trois ou quatre articles, ressemblant, d'ailleurs, au moins dans sa portée, à l'article 3 du projet de loi déposé en 1926 à la Chambre, et qui résoud le problème de telle façon qu'il n'y aura ni difficulté, ni procès. Je puis vous le garantir. Au fond, d'ailleurs, personne ne croit avoir conservé un droit quelconque à solliciter la rétrocession des immeubles. Il y a une situation de fait nettement acquise, que tout le monde comprendra, en présence de laquelle nous nous trouvons aujourd'hui et qui, pour des raisons multiples, ne souffre aucune espèce de comparaison avec une situation identique qui serait née avant la guerre. Depuis la guerre, il y a eu la dévalorisation du franc, avec toutes les conséquences qu'elle implique!

Attitude du gouvernement.

Laissez-moi, maintenant, ajouter quelques mots. L'honorable premier ministre serait venu s'expliquer devant vous s'il n'était, comme vous le savez, retenu chez lui pour quelque temps encore par la grippe, dont il souffre.

Cette discussion a présenté, selon moi, le plus haut intérêt. Les discours que nous avons entendus nous ont permis de réfléchir au problème, d'envisager la question d'une façon précise, et je manquerais véritablement de bonne grâce en ne rendant pas hommage à l'honorable **M. Segers**. Il a fait un grand effort; et, quelle que soit l'opinion que l'on ait sur la jonction, il convient d'apprécier sa force de travail, la chaleur de sa conviction très noble et tout à fait désintéressée.

Mais vous reconnaîtrez avec moi que l'on ne traite pas des questions comme celle-là en interrogeant son tempérament ou en cédant à des impressions.

Je ne puis m'empêcher d'être frappé, — je ne sais pas si ce que je vais vous dire va vous irriter (*rires*), — de ce que trois hommes pour lesquels j'ai beaucoup de considération personnelle, qui ont été successivement à la tête du département des chemins de fer, sont hostiles ou sont devenus hostiles à la jonction : MM. Neujean, Anseele et Lippens.

M. de Brouckere. — Le sont-ils tous restés?

M. Volckaert. — D'autre part, il y a M. Segers.

M. Janson, ministre de la justice. — Savez-vous que ces variations mêmes seraient inquiétantes.

M. de Brouckere. — Qui donc n'a pas varié en cette matière!

M. Janson, ministre de la justice. — Je serais obligé de me mettre en garde contre l'opinion d'un homme qui, adversaire de la jonction lorsqu'il était au gouvernement, en serait devenu partisan quand il est rentré dans l'opposition. Cette défiance me paraît légitime.

M. de Brouckere. — Presque tout le monde a changé d'opinion.

M. Janson, ministre de la justice. — Quand je me rappelle la véritable anxiété de mon ami, M. Neujean, lorsqu'il est arrivé au département, la conscience avec laquelle il a étudié ce problème, le soin qu'il y a mis, je ne peux pas ne pas m'arrêter un instant quand je constate que son opinion, tout à fait objective, s'est trouvée renforcée par celle d'un homme comme M. Anseele, qui ne manque ni d'envergure, ni d'audace. Et quand je sais que mon ami M. Lippens, qui est plein d'initiative et d'entrain, énumère toutes les difficultés du problème, je vous avoue que je suis enclin à réfléchir et à me préoccuper des conséquences d'un projet, même s'il peut apparaître comme intéressant.

Et puis, je vais vous dire — moins bien — ce que vous exprimait tantôt M. le baron Houtart. Comme membre du gouvernement, je désire voir devant moi quelqu'un qui soit responsable. Je voudrais qu'il y ait « un monsieur avec un chapeau », comme disait Flaubert, un technicien responsable, qui me dise : Vous pouvez hardiment vous engager dans cette voie. Où est-il ce technicien? MM. Segers et Waucquez reconnaîtront avec moi que, quelle que soit leur

Mais, messieurs les partisans de la jonction, que feriez-vous maintenant si vous étiez le gouvernement?

M. Van Dieren. — La jonction! (*Rires.*)

M. Janson, ministre de la justice. — Et bien non, messieurs, c'est le gouvernement qui assume la responsabilité de la proposition à formuler et de la décision définitive à prendre. Le gouvernement, ce n'est pas seulement l'honorable M. Lippens qui a fait de cette question une étude approfondie, ce n'est pas seulement l'honorable baron Houtart, qui est, à juste titre, préoccupé de l'aspect financier du problème; le gouvernement, c'est M. le comte de Broqueville, c'est M. Baels, qui m'écoutent, ce sont tous mes collègues, comme moi-même!

Comment voyons-nous apparaître cette question de la jonction? Vous devez reconnaître, si vous n'y mettez pas de passion, qu'il y a un certain nombre d'éléments de nature à nous faire profondément réfléchir.

Il y a d'abord notre situation vis-à-vis de la Société nationale. C'est une question épineuse, qui, si nous étions entraînés à exécuter la jonction, devrait être préalablement résolue. (*Signe d'assentiment de M. Segers.*)

M. Vinck. — C'est évident!

M. Segers. — Nous sommes tous d'accord à cet égard.

M. Janson, ministre de la justice. — Enfin, laissez-moi vous dire, — je parle au moins en mon nom personnel, — que je ne puis m'empêcher d'être frappé de ce fait que les hommes placés par nous à la tête de la Société nationale se sont, jusqu'à présent, prononcés contre l'exécution des travaux de la jonction.

M. de Brouckere. — Non! ce ne sont pas les termes qu'ils ont employés.

M. Janson, ministre de la justice. — Eh bien, c'est encore une question à préciser, si vous le voulez bien. (*Sourires.*)

M. Waucquez. — C'est extrêmement important.

M. Janson, ministre de la justice. — Quelle raison individuelle avons-nous de nous prononcer pour ou contre la jonction, si ce n'est en pesant les arguments en présence desquels nous nous trouvons? Par tempérament, il me semble que je serais plutôt jonctionniste. (*Rires.*)

compétence, quel que soit le soin qu'ils ont mis à étudier cette question, leur avis n'est pas encore l'avis définitif, l'avis sur lequel on puisse se baser quand il s'agit de passer à la réalisation d'un projet aussi grave de conséquences. Il faut que le gouvernement ait devant lui ce technicien qui prendra la responsabilité de ce travail, qui nous garantira que nous ne devons avoir aucune inquiétude. Il faudrait aussi que le gouvernement eût devant lui le technicien financier, — si l'avis du ministre compétent n'est pas formel, — et qui nous garantirait que cette opération n'est pas nuisible au crédit du pays et qu'elle est susceptible de donner un rendement approprié. Voilà, je crois, l'état d'âme d'un certain nombre de membres du gouvernement auquel j'appartiens.

Dans ces conditions, je vous dis : il est clair qu'une résolution doit être prise à bref délai; on ne peut pas attendre davantage; après examen définitif, il faut évidemment que le parlement prenne une décision. La situation présente devient intolérable et ce caractère s'accroîtra chaque jour davantage. C'est pourquoi le gouvernement prendra à cet égard ses initiatives et ses responsabilités, et, dans un délai dont vous voudrez bien nous permettre de fixer le terme, il apportera, sur ce sujet, au parlement, des propositions définitives. (*Applaudissements à gauche.*)