

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1947-1948.

VERGADERING VAN 15 JUNI 1948.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1947-1948.

SÉANCE DU 15 JUIN 1948.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende de raming van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuidverbinding, voor het dienstjaar 1948.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi relatif au compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, pour l'exercice 1948.

Aanwezig : de hh. DELPORT, voorzitter; DE HAECK, DEVAUX, DONVIL, Graaf DE LA BARRE d'ERQUELINNES, Baron MOYERSOEN, SPREUTEL, STRUVAY, WALLAYS en VAN DEN STORME, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding (N.B.V.) werd opgericht door de wet van 11 Juli 1935 (*Staatsblad*, 27 Juli 1935).

De statuten van het N.B.V. werden goedgekeurd bij koninklijk besluit van 23 Augustus 1935 (*Staatsblad*, 31 Augustus 1935).

Een koninklijk besluit van 5 December 1946 verlengt het bestaan van het Bureau, oorspronkelijk voorzien tot 31 December 1946, tot 31 December 1950 (*Staatsblad* van 23 en 24 December 1946).

Artikel 6, § 4, van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het N.B.V. bepaalt :

« Ieder jaar, vóór 15 November, dient de Minister van Verkeerswezen, bij de Kamers, verslag in over het verlopen dienstjaar; tevens legt hij de rekening over van de voorziene uitgaven van het Bureau, voor het volgend jaar; wordt die rekening door de Kamers niet goedgekeurd vóór 1 Januari, dan wordt zij geacht te zijn aangenomen met goedkeuring van de desbetreffende kredieten. »

Verslag en raming voor 1948 (Gedr. St., n^o 19, K., zitting 1947-1948) werden op 19 November 1947

L'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.) a été créé par la loi du 11 juillet 1935 (*Moniteur* du 27 juillet 1935).

Les statuts de l'O.N.J. ont été approuvés par l'arrêté royal du 23 août 1935 (*Moniteur* du 31 août 1935).

Un arrêté royal du 5 décembre 1946 a prorogé jusqu'à la date du 31 décembre 1950 (*Moniteur* des 23 et 24 décembre 1946) l'existence de l'Office, prévue, à l'origine, jusqu'au 31 décembre 1946.

L'article 6, § 4, de la loi du 11 juillet 1935 créant l'O.N.J., dit :

« Le Ministre des Transports soumettra chaque année aux Chambres avant le 15 novembre, un rapport sur l'exercice écoulé, en même temps que le compte des prévisions de cet Office pour l'année suivante : à défaut par les Chambres d'avoir voté ce compte avant le 1^{er} janvier, celui-ci sera considéré comme adopté avec l'approbation des crédits correspondants. »

Le rapport ainsi que le compte de prévision pour l'exercice 1948 (document n^o 19, Ch., session 1947-

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

19 (Zitting 1947-1948) : Wetsontwerp;

385 (Zitting 1947-1948) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

29 April, 4, 5 en 20 Mei 1948.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

19 (Session de 1947-1948) : Projet de loi;

385 (Session de 1947-1948) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

29 avril, 4, 5 et 20 mai 1948.

door de Minister van Verkeerswezen bij de Kamer ingediend.

Deze werden aangenomen in de Kamerzitting van 20 Mei 1948 en aan de Senaat overgemaakt (zie ook n^o 385, K., zitting 1947-1948).

Het gevraagd krediet voor 1948 beloopt 500 miljoen en betreft volgende werken :

A. — *Aannemingen beheerd door het N.B.V.* : 340 miljoen :

1 ^o Tunnel 3 ^e en 4 ^e vak (Kruidtuinlaan en Loxumstraat)	fr. 160.000.000
2 ^o Centrale halte : Voltooiing	15.000.000
3 ^o Viaduct Brabantstraat en geschiktmaking v.d. Kruidtuin	10.000.000
4 ^o Viaduct Bassestraat, Zuidstation	80.000.000
5 ^o Autobusstation en toegangswegen van Zuidstation	15.000.000
6 ^o Kapelle-Halte en verzamelriool Huidevettersstraat	30.000.000
7 ^o Metalen brug van de Zuidlaan	10.000.000
8 ^o Ventilatie van de tunnel, mechanisch gedeelte	10.000.000
9 ^o Diverse werken, algemene onkosten, onteigeningen	10.000.000

Tezamen . . fr. 340.000.000

B. — *Aannemingen beheerd door de N.M.B.S.* : 160 miljoen.

Burgerlijke bouwwerken, electriciteit en seininrichting : 160 miljoen.

Deze raming werd gedaan einde Juni 1947, rekening houdend met de lonen, maatschappelijke bijdragen en prijzen der materialen, die op dat ogenblik golden.

Intussen zijn de kostprijzen der lonen en materialen respectievelijk verhoogd met 21 en 25 t. h.

Indien men er nu rekening mee houdt dat de aannemingsprijzen van dergelijke openbare werken 35 t. h. aan lonen, 45 t. h. aan materialen en 20 t. h. aan algemene onkosten, winsten en allerlei, bevatten, dan kan men door een eenvoudige berekening bepalen dat de kostprijsstijgingen een bijkrediet rechtvaardigen van 93 miljoen, alleen om de bovengemelde ontworpen werken uit te voeren.

Intussen kreeg het N.B.V. van de hogere overheden opdracht de werken te bespoedigen ten einde tegen 1950 de eerste rechtstreekse treinverbinding Noord-Zuid te verwezenlijken.

Om aan deze laatste opdracht te voldoen, zouden volgens dit N.B.V. aan de voor 1948 ontworpen werken de volgende moeten toegevoegd worden :

Centrale halte : voltooiingswerken	fr. 45.000.000
Ventilatie-Centrales	10.000.000
Werken N.M.B.S. (in Noord- en Zuidstation)	52.000.000

Totaal. fr. 107.000.000

1948) ont été déposés à la Chambre par le Ministre des Communications, à la date du 19 novembre 1947.

Ils ont été adoptés par la Chambre en séance publique du 20 mai 1948, et transmis au Sénat (voir aussi le document n^o 385, Ch., session 1947-1948).

Le crédit sollicité pour l'année 1948 s'élève à 500 millions et porte sur les travaux suivants :

A. — *Entreprises régies par l'O.N.J.* : 340 millions.

1 ^o Tunnel : 3 ^e et 4 ^e tronçon (boulevard Botanique et rue de Loxum)	fr. 160.000.000
2 ^o Gare centrale : parachèvement	15.000.000
3 ^o Viaduc rue de Brabant et aménagement du Jardin Botanique	10.000.000
4 ^o Viaducs rue Basse, Gare du Midi	80.000.000
5 ^o Gare d'autobus et abords de la gare du Midi	15.000.000
6 ^o Point d'arrêt, Chapelle et collecteur rue des Tanneurs	30.000.000
7 ^o Pont métallique du boulevard du Midi	10.000.000
8 ^o Ventilation du tunnel, partie mécanique	10.000.000
9 ^o Travaux divers, frais généraux, expropriation	10.000.000

Total. . fr. 340.000.000

B. — *Entreprises gérées par la S.N.C.F.B.* : 160 millions.

Travaux de génie civil, d'électricité et de signalisation : 160 millions.

Ce compte de prévision a été établi à fin juin 1947, compte tenu des salaires, des charges sociales et des prix des matériaux, en vigueur à l'époque.

Entretemps, les prix des salaires et des matériaux se sont accrus respectivement de 21 % et de 25 %.

Si l'on tient compte que les prix d'entreprise de ces travaux publics comportent 35 % de salaires, 45 % de matériaux et 20 % de frais généraux, bénéfices et divers, un simple calcul permet de conclure que les majorations des prix justifient un crédit supplémentaire de 93 millions, destiné uniquement à l'exécution des travaux prévus ci-dessus.

Cependant l'O.N.J. a été chargé, par les autorités supérieures, d'accélérer les travaux en vue de pouvoir réaliser, pour le début de 1950, la première communication directe Nord-Midi.

Pour accomplir cette tâche, l'O.N.J. estime qu'il faudrait, pour l'année 1948, ajouter aux travaux prévus, les crédits suivants :

Halte centrale : travaux de parachèvement	fr. 45.000.000
Centrales de ventilation	10.000.000
Travaux de la S.N.C.F.B. (dans les gares du Nord et du Midi)	52.000.000

Total. . fr. 107.000.000

Rekening houdend met deze factoren, had het N.B.V. voor 1948 en bijkrediet gevraagd van 200 miljoen.

De Regering heeft echter om bezuinigingsredenen geen voldoening kunnen geven aan dit verzoek.

Er valt echter op te merken, dat, terwijl vóór 1947 de toegestane kredieten nooit werden verbruikt, in 1947 althans de voorziene kredieten volledig werden opgebruikt. Dit gebeurde wegens het versneld tempo der werken en de stijging der prijzen.

Uw Commissie heeft de raming groot 500.000.000 frank goedgekeurd en ze stelt U voor uw goedkeuring voor dit krediet te verlenen.

Gezien het belang van dit werk, waarvoor einde van dit jaar een som van circa 2 milliard zal vastgelegd zijn, heeft uw Commissie het nuttig geoordeeld, enige technische aspecten en vooruitzichten van dit groots nationaal werk te belichten en de voordelen er van te onderstrepen.

I. — Einde 1948 zal de toestand zijn op volgt :

A. — WERKEN DOOR HET N. B. V. UITGEVOERD.

De werken bestaan in hoofdzaak uit een 2 kilometer lange tunnel en twee verbindingsviaducten met de opgehoogde Noord- en Zuidstations ter lengte van 200 resp. 900 meter.

a) Volledig uitgevoerde werken :

1^{ste} en 2^e vak van de tunnel : lengte 800 meter (van de Kapellekerk tot de Loxumstraat);

5^e vak : lengte 260 meter (Sint-Lazarusstraat tot Kruidtuinlaan);

Noordviaduct : lengte 200 meter (Brabantstraat-Sint-Lazarusstraat);

Ontvangstgebouw Centrale Halte : ruwbouw.

b) Aan de gang zijnde werken :

3^e en 4^e vak van de tunnel : lengte 925 meter (van de Loxumstraat tot de Kruidtuinlaan). Er valt op te merken dat 600 meter van dit vak einde 1948, het overige einde 1949 af zal zijn;

Zuidviaduct : lengte 900 meter (van de Kapellekerk tot de voorgevel van het nieuwe Zuidstation);

Ontvangstgebouw Centrale Halte : voleinding van de spoorverdiepingen.

c) Nog uit te voeren werken :

Zuidviaduct : grote vierhoek waar de sporen zich vertakken;

Herstelling van de Kruidtuin;

Sur la base de ces éléments, l'O.N.J. avait demandé, pour l'année 1948, un crédit supplémentaire de 200 millions.

Mais le Gouvernement, pour des raisons d'économie, n'a pas pu donner une suite favorable à cette demande.

Il convient toutefois de faire remarquer, que si avant l'année 1947, les crédits alloués n'ont jamais été totalement utilisés, en 1947 tous les crédits prévus ont été épuisés. Ce fait doit être imputé au rythme accéléré des travaux et à la majoration des prix.

Votre Commission a approuvé le compte de prévision de 500 millions de francs et elle vous propose de donner votre approbation à ce crédit.

Etant donné l'importance de ce travail, pour lequel à la fin de cette année une somme d'environ 2 milliards sera engagée, votre Commission a jugé utile d'éclaircir certains aspects techniques de ce vaste travail national, et d'indiquer les prévisions tout en soulignant les avantages qu'il présente.

I. — A la fin de l'année 1948, la situation se présentera comme suit :

A. — TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'O.N.J.

Les travaux comportent, en ordre principal, un tunnel de 2 kilomètres de longueur et deux viaducs de raccord aux gares surélevées du Nord et du Midi de 200 et de 900 mètres de longueur respective.

a) Travaux complètement terminés :

1^{er} et 2^e tronçons du tunnel : longueur 800 mètres (de l'église de N.-D. de la Chapelle à la rue de Loxum);

5^e tronçon : longueur 260 mètres (de la rue Saint-Lazare au boulevard Botanique);

Viaduc Nord : longueur 200 mètres (rue de Brabant-rue Saint-Lazare);

Bâtiment des recettes de la Halte centrale : gros-œuvre.

b) Travaux en cours :

3^e et 4^e tronçons du tunnel : longueur 925 mètres (de la rue de Loxum au boulevard Botanique). Il est à noter que 600 mètres de ce tronçon seront terminés fin 1948, le restant fin 1949;

Viaduc Sud : longueur 900 mètres (de l'église de N.-D. de la Chapelle à la façade de la nouvelle gare du Midi);

Bâtiment des recettes de la Halte centrale : parachèvement des étages ferroviaires.

c) Travaux à exécuter :

Viaduc Sud : grand quadrilatère d'épanouissement des voies;

Remise en état du Jardin Botanique;

Centrale Halte : voleinding van de spoorverdiepingen;

Ballastwerken, leggen van sporen, seininrichting, enz. in de tunnel en op de twee viaducten.

B. — WERKEN DOOR DE N. M. B. S. UITGEVOERD.

1. NOORDSTATION :

a) *Volledig uitgevoerd :*

Sporen 12, 11 en 10, verhoogde sporen Brussel-Antwerpen (kant Aarschotstraat);

Linkervleugel van het ontvangstgebouw Vooruitgangstraat;

Verhoging van de sporen naar Schaarbeek toe.

b) *In uitvoering zijnde werken :*

Plein vóór de linkervleugel van het ontvangstgebouw aan de Vooruitgangstraat;

Ingebruikneming van de sporen 9, 8 en 7 (voltooiing verwacht begin 1950);

Aanaardingen;

Werken in eigen beheer;

Ontvangstgebouw en plein middengedeelte en rechtvervleugel (voltooiing verwacht einde 1950).

c) *Nog uit te voeren werken :*

Ingebruikneming van de sporen 4, 3, 2 en 1 (voltooiing verwacht begin 1953);

Seininrichting en electriciteit.

2. ZUIDSTATION :

a) *Volledig voltooide werken :*

Ingebruikneming van de sporen 1 tot 12;

Ontvangstgebouw Fonsny-laan;

Ophoging van de sporen naar Vorst toe, loods voor locomotieven en railauto's, sporenbundel garage, seinhuis.

b) *In uitvoering zijnde werken :*

Ingebruikneming van de sporen 13 tot 16 (voltooiing einde 1949), elektrische spoorlijn Charleroi in voorlopige toestand;

Kunstwerken, bouwwerken.

c) *Nog uit te voeren werken :*

Ingebruikneming elektrische spoorlijn Charleroi in definitieve toestand;

Ingebruikneming van de sporen 17 tot 21;

Kunstwerken, bouwwerken;

Electriciteit en seininrichting.

Halte centrale : parachèvement des étages ferroviaires;

Travaux de ballastage, pose des voies, signalisation, etc. dans le tunnel et sur les deux viaducs.

B. — TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA S.N.C.F.B.

1. GARE DU NORD :

a) *Travaux complètement terminés :*

Voies 12, 11 et 10, voies surélevées Bruxelles-Anvers (côté rue d'Aerschot);

Aile gauche du bâtiment des recettes rue du Progrès;

Travaux de relèvement des voies vers Schaarbeek.

b) *Travaux en cours :*

Esplanade devant l'aile gauche du bâtiment des recettes rue du Progrès;

Mise en service des voies 9, 8 et 7 (achèvement prévu début de 1950);

Remblais;

Travaux en régie;

Bâtiment des recettes et esplanade partie centrale et aile droite (achèvement prévu fin 1950).

c) *Travaux à exécuter :*

Mise en service des voies 4, 3, 2 et 1 (achèvement prévu début de 1953);

Travaux de signalisation et électricité.

2. GARE DU MIDI :

a) *Travaux complètement terminés :*

Mise en service des voies 1 à 12;

Bâtiment des recettes côté avenue Fonsny;

Surélévation des voies côté Forest, remise de locomotives et automotrices, faisceau de garage, cabine de signalisation.

b) *Travaux en cours :*

Mise en service des voies 13 à 16 (achèvement prévu fin 1949), ligne électrique Charleroi en situation provisoire;

Ouvrages d'art, travaux de bâtiment.

c) *Travaux à exécuter :*

Mise en service ligne électrique Charleroi en situation définitive;

Mise en service des voies 17 à 21;

Ouvrages d'art, travaux de bâtiment;

Travaux d'électricité et de signalisation.

PERCENTAGE VAN DE UITGEVOERDE WERKEN.

A) N. B. V. :

Tunnel :	80 %
Noordviaduct :	100 %
Zuidviaduct :	40 %

B) N. M. B. S. :

Noordstation :	35 %
Zuidstation :	50 %

II. — Vermoedelijke werken in de komende jaren.

A. — N.B.V.

Einde van 1949 zullen de tunnel-ruwbouw en de ballastwerken, het leggen van sporen en de sein-inrichting voltooid zijn, zodat een eerste spoorverbinding tussen Zuid- en Noordstation in het begin van 1950 mogelijk zal zijn.

De grote vierhoek van de sporen in Brussel-Zuid (tussen de Argonnestraat en de Engelandstraat) moet nog uitgevoerd worden; het westelijk gedeelte zal beëindigd zijn omstreeks het midden van 1949, zodat er twee sporen kunnen gelegd worden voor de Noord-Zuid-verbinding, die in het begin van 1950 klaar zal zijn. Het centrale en oostelijke gedeelte van die grote vierhoek zullen op het einde van 1950 voltooid zijn.

In de loop van het jaar 1949 zullen de spoorverdiepingen in de centrale halte volkomen gereed zijn.

De afwerking van de bovenverdiepingen zal waarschijnlijk plaats hebben in de loop van de jaren 1949 en 1950.

In de loop van 1949, 1950 en 1951 zal het N.B.V. nog straat-, voltooiings- en herstellingswerk van de Kruidtuin, enz. uit te voeren hebben.

B. — N.M.B.S.

a) NOORDSTATION :

1° Sporen en kunstwerken :

Ingebruikneming van de sporen 9, 8 en 7 : jaar 1949-af begin 1950;

Ingebruikneming van spoor 6 : 1950;

Ingebruikneming van spoor 5 : 1951;

Ingebruikneming van de sporen 4 en 3 : 1952;

Ingebruikneming van de sporen 2 en 1 : 1953;

Ballastwerken en leggen van sporen : 1949 tot 1953.

POURCENTAGE DES TRAVAUX EXÉCUTÉS

A) O. N. J. :

Tunnel :	80 %
Viaduc Nord :	100 %
Viaduc Sud :	40 %

B) S. N. C. F. B. :

Gare du Nord :	35 %
Gare du Midi :	50 %

II. — Activité probable des travaux au cours des années suivantes.

A. — O. N. J.

A la fin de l'année 1949, les travaux de gros-œuvre du tunnel seront complètement terminés ainsi que les travaux de ballast, pose des voies et signalisation, permettant ainsi une première liaison ferroviaire entre les gares du Nord et du Midi au début de 1950.

Il restera à exécuter le grand quadrilatère des voies de Bruxelles-Midi (situé entre la rue d'Argonne et la rue d'Angleterre) dont une tranche ouest sera terminée vers le milieu de 1949 pour permettre d'y poser deux voies assurant la liaison Nord-Midi prévue au début de 1950. Les parties centrales et Est de ce grand quadrilatère seront terminées fin 1950.

Au cours de l'année 1949, le parachèvement des étages ferroviaires de la Halte Centrale sera terminé.

Le parachèvement des étages supérieurs se fera vraisemblablement au cours des années 1949 et 1950.

Au cours des années 1949, 1950 et 1951, l'O.N.J. devra encore exécuter des travaux de voirie, de parachèvement, remise en état du Jardin Botanique, etc...

B. — S.N.C.F.B.

a) GARE DU NORD :

1° Voies et Ouvrages d'art :

Mise en service des voies 9, 8 et 7 : année 1949-fini début 1950;

Mise en service de la voie 6 : année 1950;

Mise en service de la voie 5 : année 1951;

Mise en service des voies 4 et 3 : année 1952;

Mise en service des voies 2 et 1 : année 1953;

Travaux de ballastage et de pose des voies : de 1949 à 1953.

2° Gebouwen :

Plein vóór linkervleugel van het ontvangstgebouw : af begin 1949;

Gebouw en plein middengedeelte en rechtervleugel : 1951 en 1952.

3° Seininrichting ; electrificatie : 1949 tot 1953.**b) ZUIDSTATION :**

Ingebruikneming van de sporen 13 tot 16 : 1949 en 1950;

Ingebruikneming van de sporen 17 tot 21 : 1949 en 1950;

Bouwwerken, voleinding, enz. : 1949-1950-1951.

De seininrichting, electrificering, enz. zullen uitgevoerd worden in de jaren 1948 tot 1951.

III. — Wijze van uitvoering der werken.

Het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding voert de eigenlijke bindingswerken uit, d.w.z. tussen Noord- en Zuidstation, tunnel en viaducten; de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen hoort het Noord- en het Zuidstation zelf op.

De werken worden openbaar aanbesteed en zijn van in den beginne steeds opgedragen geweest aan aannemers, die het voordeligst aanbod deden. Om de algemene kosten te drukken en geen al te grote studiebureau's te hebben, bepalen het N.B.V. en de N.M.B.S. in hun bijzondere bestekken, dat de uitvoeringsplannen en detailtekeningen opge maakt worden door de aannemer en ter goedkeuring voorgelegd worden aan het bestuur en aan het controlelichaam SECO, dat zorgt voor de verzekering van aan de gang zijnde werken en voor de tienjaarlijkse verzekering van de verschillende werven.

De aannemer laat de detailtekeningen hetzij door zijn eigen studiebureau, ofwel door een bureau van een technisch adviseur opmaken.

IV. — Stadsspoorweg.

Het Brusselse spoornet omvat een Oostelijke en een Westelijke ringbaan ter verbinding van de Noord- en Zuidstations.

De Westelijke ringbaan verbindt Brussel-Zuid met Brussel-Noord over Kuregem, Brussel-West, Brussel-Turn-en-Taxis en Laken.

De Oostelijke ringbaan verbindt Halle met Schaarbeek en van daaruit met Brussel-Noord. Indien er een aansluiting komt te Ukkel-Kalevoet zullen wij de volgende verbinding hebben : Brussel-Zuid, Vorst-Zuid, Ukkel-Stalle, Ukkel-Kalevoet, Watermaal, Etterbeek, Schaarbeek-Josaphat, Haren, Schaarbeek, Brussel-Noord.

2° Bâtiments :

Esplanade devant aile gauche du Bâtiment des Recettes : terminé début 1949;

Bâtiment et esplanade partie centrale et aile droite : années 1951 et 1952

3° Travaux de signalisation, électrification : années 1949 à 1953.**b) GARE DU MIDI :**

Mise en service des voies 13 à 16 : années 1949 et 1950;

Mise en service des voies 17 à 21 : années 1949 et 1950;

Travaux de bâtiments, parachèvement, etc. : années 1949, 1950 et 1951.

Les travaux de signalisation, électrification, etc. seront exécutés au cours des années 1948 à 1951.

III. — Mode d'exécution des travaux.

L'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi exécute les travaux de la Jonction proprement dite, c'est-à-dire entre les gares du Nord et du Midi, tunnel et viaducs; la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.F.B.) procède elle-même au relèvement des gares du Nord et du Midi.

Les travaux sont mis en adjudication publique et depuis l'origine ont toujours été confiés aux entrepreneurs ayant remis l'offre la plus avantageuse. En vue de réduire les frais généraux et de ne pas avoir des bureaux d'études trop importants, l'O.N.J. et la S.N.C.F.B. prévoient dans leurs cahiers spéciaux des charges que les plans d'exécution et de détails sont établis par l'entrepreneur et soumis pour approbation à l'administration et à l'organisme de contrôle SECO qui assume les assurances en cours, travaux et décennale des divers chantiers.

L'entrepreneur adjudicataire fait établir ces plans de détails soit par son propre bureau d'études ou bien a recours aux services d'un bureau d'ingénieur-conseil.

IV. — Métropolitain.

Le réseau ferroviaire de Bruxelles comporte deux ceintures Est et Ouest reliant les gares du Nord et du Midi.

La ceinture Ouest relie Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord en passant par Cureghem, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Tour et Taxis-Laeken.

La ceinture Est relie Hal à Schaarbeek et de là à Bruxelles-Nord. Moyennant un raccordement à créer à Uccle-Calvoet, nous aurons la liaison suivante : Bruxelles-Midi, Forest-Midi, Uccle-Stalle, Uccle-Calvoet, Watermael, Etterbeek, Schaarbeek-Josaphat, Haeren, Schaarbeek, Bruxelles-Nord.

Deze twee ringbanen zouden de grondslag kunnen vormen voor een stedelijke spoorweg rondom Brussel, doch daarvoor zouden eerst grote werken moeten uitgevoerd worden, want die lijnen hebben slechts twee druk bereden sporen : het Westelijke ringspoor dient voor het verkeer met het station Turn-en-Taxis en het Oostelijke ringspoor voor het Antwerps havenverkeer, en verbindt het Zuiden van ons land aan de haven.

De sporen zouden moeten verdubbeld en de bestaande kunstwerken daarvoor dan ook geschikt gemaakt worden. Zeer grote en zeer kostbare werken.

Het aanleggen van een stadsspoorweg in Brussel zelf is onafhankelijk van het bovenstaande. Een dergelijk werk zou natuurlijk van groot nut zijn om het verkeer in Brussel te verminderen. Er valt op te merken dat de ingebruikneming van de Noord-Zuidverbinding de lanen in het centrum van Brussel zal ontlasten.

V. — Voordelen van de Verbinding.

Op spoorweggebied zal de verbinding een van de grootste etapes zijn in de modernisering van de spoorweg en, samen met de electrificering, het Belgische spoornet tot een van de modernste werktuigen in Europa maken.

Immers, de verbinding doet de eindstations in Noord en Zuid, waaraan bekende bezwaren verbonden zijn wegvallen, en verandert die in doorgangstations, zodat de spoorlijnen uit het Noorden en het Zuiden van het land aan elkaar gelast worden door een zesdubbele, directe en snelle spoorverbinding, waarover een duizendtal treinen per dag kunnen rijden.

Daar de economie van het land in hoofdzaak gegrond is op de vervoermogelijkheden, is elke verbetering daarvan direct en indirect van grote invloed op de algemene economie van het land; de verbinding van het Noordelijk en Zuidelijk spoornet, het bestaan van drie stations in Brussel (Noord, Centraal, Zuid) en van twee halten (Congrès, Kapellekerk) zal de reizigers uit de provincie in de gelegenheid stellen, om heel Brussel veel gemakkelijker te bereiken.

Ook de fabriekswijken ten Noorden en ten Zuiden van Brussel zullen aan elkander verbonden worden.

Dit gemakkelijk verkeer zal leiden tot opheffing van het station aan de Groendreef.

Op de plaats van dit parastation kan een goed gelegen nieuwe wijk verrijzen, dichtbij het stadscentrum.

De verbinding is onmisbaar voor de electrificering van het net. Het is overbodig te wijzen op de voordelen van de electrificering ten aanzien van het rendement der spoorlijnen, gemak voor de reizigers, verbeterde begroting van de N.M.B.S., verhoogd rendement van kapitaal en personeel ten opzichte van de stoomtractie, verminderd kolenverbruik, enz.

Ces deux ceintures pourraient constituer la base d'un métropolitain autour de Bruxelles, mais il serait nécessaire de procéder à des travaux importants car ces lignes ne comportent que deux voies, utilisées d'une façon intense : la ceinture Ouest par le trafic de la gare de Tour et Taxis et la ceinture Est par le trafic du port d'Anvers reliant le Sud du pays au port.

Il serait nécessaire de doubler les voies et, en conséquence, aménager les ouvrages d'art existants. Travaux très importants et très coûteux.

La création d'un métropolitain dans Bruxelles, même est indépendante de ce qui est cité plus haut. Ce travail serait évidemment très utile pour décongestionner la circulation dans Bruxelles. Il est à noter que la mise en service de la Jonction Nord-Midi décongestionnera les boulevards du Centre de Bruxelles.

V. — Avantages de la Jonction.

Au point de vue ferroviaire, la Jonction sera une des plus importantes étapes de la modernisation du chemin de fer qui, jointe à l'électrification, fera du réseau ferroviaire belge un des outils les plus modernes de l'Europe.

En effet, la Jonction supprime les gares de rebroussement du Nord et du Midi qui comportent tous les inconvénients que l'on connaît et les transforme en gares de passage, soudant ainsi les réseaux ferroviaires Nord et Sud du pays par une liaison à 6 voies, directe et rapide, permettant d'y faire passer un millier de trains par jour.

Comme l'économie nationale est basée principalement sur les possibilités de transport, toute amélioration de ce facteur entraîne directement et indirectement des répercussions importantes sur l'économie générale du pays. La liaison du réseau Nord et Sud du pays, l'existence de trois gares dans Bruxelles (Nord, Centrale, Midi) et de deux points d'arrêt (Congrès, Chapelle) faciliteront considérablement l'arrivée en tous points de Bruxelles des voyageurs de province.

La Jonction assurera également la liaison des bassins ouvriers situés au Nord et au Sud de Bruxelles.

Les facilités de transport feront donc disparaître la Gare de l'Allée-Verte.

A la place de cette gare de parias, on pourra construire un quartier nouveau, bien situé à proximité du centre de la ville.

La Jonction est indispensable à l'électrification du réseau. Il est superflu d'insister sur les avantages de l'électrification au point de vue du rendement des lignes, facilité des voyageurs, amélioration du budget de la S.N.C.F.B., augmentation du rendement du capital et du personnel par rapport à la traction à vapeur, diminution de la consommation de charbon, etc...

Door de oprichting van de verbinding in het hart van de stad in oude, ongezonde wijken, is er in de plaats van de bestaande straatjes en steegjes, een 22 meter brede verkeersweg gekomen, waarlangs nieuwe gebouwen zullen kunnen opgericht worden. Het N.B.V. heeft vele onroerende goederen, en de tegeldemaking van de gronden zal in mindering komen van de kosten van de verbinding.

De ophoging van het Noord- en het Zuidstation en de toegangswegen zal de aanleg van onderkruisingen voor het wegverkeer mogelijk maken, die de wijken van Brussel en voorsteden, welke sedert het ontstaan van de spoorwegen gescheiden zijn, weer zullen verbinden (aan het Zuidstation: doorgang Theodor Verhaeghen-, Argonne-, Engelandstraat; Noordstation: doorgang Paviljoenstraat, Koninginnelaan, Paleizenstraat, Kwatrechtstraat, Weidestraat en Plantenstraat).

Dit verslag werd goedgekeurd met 8 stemmen tegen één; het gevraagd krediet van 500 miljoen frank met 7 stemmen tegen één en één onthouding.

De Verslaggever,
VAN DEN STORME.

De Voorzitter,
DELPOR.

La création de la Jonction au cœur de la ville dans des vieux quartiers insalubres, a remplacé les ruelles et impasses existantes par une artère de 22 mètres le long de laquelle des immeubles nouveaux pourront être reconstruits. Le domaine immobilier de l'O.N.J. est important et la réalisation des terrains viendra en déduction du coût de la Jonction.

La surélévation des gares du Nord et du Midi et de leurs abords permettra de créer des passages inférieurs pour le trafic routier reliant ainsi les quartiers de Bruxelles et des faubourgs, séparés depuis l'origine des chemins de fer (au Midi : Passage de la rue Théodore Verhaeghen, Argonne, Angleterre. — Au Nord : passages rue du Pavillon, avenue de la Reine, rue des Palais, rue de Quatrecht, rue de la Prairie et rue des Plantes).

Le présent rapport a été adopté par 8 voix contre une; le crédit sollicité de 500 millions de francs a été approuvé par 7 voix contre une et une abstention.

Le Rapporteur,
VAN DEN STORME.

Le Président,
DELPOR.