

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1937-1938.	N° 32		ZITTINGSJAAR 1937-1938.
	SÉANCE du 7 Décembre 1937	VERGADERING van 7 December 1937	

PROJET DE LOI

RELATIF AU COMPTE DE PRÉVISION DE L'OFFICE
NATIONAL POUR L'ACHÈVEMENT DE LA JONC-
TION NORD-MIDI POUR L'EXERCICE 1938.

LÉOPOLD III, ROI DES BELGES,
A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Trans-
ports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté
en Notre Nom aux Chambres législatives par Notre
Ministre des Transports :

Article premier.

Le compte de prévision de l'Office National pour
l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi tel qu'il
résulte du document ci-annexé est approuvé.

Art. 2.

Il sera porté au Budget extraordinaire pour l'exer-
cice 1938 un crédit de 80,000,000 francs destiné à
alimenter le fonds spécial institué par la loi du
11 juillet 1935 pour l'achèvement de la Jonction
Nord-Midi.

Donné à Bruxelles, le 24 novembre 1937.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Transports,

LEOPOLD.

H. MARCK.

WETSONTWERP

BETREFFENDE DE RAMING VAN HET NATIONAAL
BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER NOORD-
ZUID-VERBINDING VOOR HET DIENSTJAAR 1938.

LEOPOLD III, KONING DER BELGEN,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeers-
wezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen Naam door
Onzen Minister van Verkeerswezen aan de Wetge-
vende Kamers ter overweging worden aangeboden :

Eerste artikel.

De raming van het Nationaal Bureau voor de Vol-
tooiing der Noord-Zuid-Verbinding, zooals blijkt uit
bijgaand bewijsstuk, is goedgekeurd.

Art. 2.

Op de Buitengewone Begroting voor het dienst-
jaar 1938 wordt een crediet van 80,000,000 frank
voorzien tot staving van het bijzonder fonds te staven
ingericht bij de wet van 11 Juli 1935 voor de vol-
tooiing van de Noord-Zuid-Verbinding.

Gegeven te Brussel, den 24^e November 1937.

VAN 'S KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

sur l'activité de l'O. N. J. jusqu'au 1^{er} novembre 1937, présenté aux Chambres législatives par M. le Ministre des Transports (Loi du 11 juillet 1935, art. 6, 4^e alinéa - Statuts art. 20).

DEUXIÈME EXERCICE.

Ce troisième rapport concerne, en réalité, le deuxième exercice annuel, puisque l'Office National n'est entré en activité qu'en octobre 1935. Le premier rapport annuel au 1^{er} novembre 1935 ne pouvait forcément concerner que l'installation de l'Office et les études préparatoires d'organisation.

CHAPITRE PREMIER

ACTIVITE DE L'OFFICE

1. Conseil d'Administration. — Comité de Direction.

Dans le courant de l'année, 1^{er} novembre 1936-1^{er} novembre 1937, le Conseil d'Administration, dans la composition duquel n'est survenu aucun changement, a tenu 19 séances. Les Sections I (technique) et II (administrative et juridique) du Comité de Direction se sont réunies 36 fois, bon nombre de ces séances étant communes aux deux sections. En outre, la Sous-Commission des cahiers des charges et celle des questions financières se sont réunies 9 fois.

Le Jury de la première épreuve du concours d'architecture et d'urbanisme pour la gare de Bruxelles-Midi s'est réuni 22 fois et celui de la deuxième épreuve 11 fois.

Les questions soumises aux délibérations du Conseil d'Administration et du Comité de Direction ont provoqué, dans le courant de l'année, la publication de 150 documents préparatoires envoyés aux membres avant les séances, afin de leur permettre une étude préalable des questions mises à l'ordre du jour.

2. Travaux en cours.

a) **Sondages.** — Les sondages complémentaires du premier tronçon du tunnel s'étant révélés être de la plus grande utilité et ayant été exécutés à des prix très avantageux, l'Office a décidé de faire procéder à des sondages analogues pour les tronçons suivants, l'entrepreneur ayant consenti à les exécuter dans les mêmes conditions. Ces sondages qui s'étendent depuis la rue de l'Hôpital jusqu'à la rue de Brabant, sont en voie d'achèvement.

DERDE VERSLAG

over de werkzaamheid van het N.B.V. tot 1 November 1937, bij de Wetgevende Kamers aangeboden door den heer Minister van Verkeerswezen, naar luid van de 4^e alinea van artikel 6 der wet van 11 Juli 1935 artikel 20 van de statuten.

TWEEDE DIENSTJAAR

Dit derde verslag betreft, in werkelijkheid, het tweede dienstjaar, vermits het Nationaal Bureau slechts in October 1935 in werking is getreden. Het eerste jaarlijksch verslag, tot 1 November 1935, kon noodzakelijkerwijs slechts de inrichting en de voorbereidende studiën betreffende de organisatie aangevangen.

EERSTE HOOFDSTUK

WERKZAAMHEID VAN HET BUREAU

1. Raad van Beheer. — Directiecomité.

In den loop van het dienstjaar, 1 November 1936-1 November 1937, heeft de Raad van Beheer, in wiens samenstelling geen enkele wijziging is geschied, 19 zittingen gehouden. De Secties I (Technische) en II (Administratieve en Juridische) van het Directiecomité hebben 36 malen vergaderd, waarvan heel wat zittingen gemeenschappelijk waren voor de twee Secties. Daarenboven vergaderden de sub-commissie voor de lastkohieren en deze betreffende de financiële zaken 9 malen.

De Jury voor de eerste proef van den wedstrijd voor Bouwkunde en Stedenbouw voor het station Brussel-Zuid kwam 22 malen bijeen en deze voor de tweede proef 11 malen.

De vraagstukken, aan de beraadslagingen van den Raad van Beheer en het Directiecomité onderworpen, hebben in den loop van het jaar de uitgave noodzakelijk gemaakt van 150 voorbereidende bescheiden, naar de leden verzonden vóór de zittingen, ten einde een voorbereidende studie van de op de dagorde gebrachte punten toe te laten.

2. In uitvoering zijnde werken.

a) **Boringen.** — Daar de aanvullende boringen voor het eerste vak van de tunnel van het grootste nut gebleken zijn, en uitgevoerd werden aan zeer voordeelige prijzen, heeft het Bureau beslist over te gaan tot gelijkaardige boringen voor de volgende vakken, daar de ondernemer er in toegestemd heeft deze uit te voeren tegen dezelfde voorwaarden. Deze boringen, zich uitstrekkend van de Gasthuisstraat tot de Brabantstraat, zijn op weg van voltooiing.

Des reconnaissances ont été faites à la Collégiale Sainte-Gudule pour permettre à l'Office de se rendre compte de l'importance et de l'état des fondations, aucun document ancien ne donnant des renseignements à ce sujet. Au cours de ces fouilles, des vestiges d'une église beaucoup plus ancienne que la cathédrale actuelle ont été découverts à l'intérieur de celle-ci. Les premières constatations faites ayant montré le grand intérêt archéologique de ces vestiges, les autorités compétentes ont continué les recherches.

b) Démolitions d'immeubles expropriés entre la rue de l'Hôpital et la rue de la Madeleine, en vue du tracé définitif et de la mise en adjudication du deuxième tronçon du tunnel (de la rue de l'Hôpital à la rue de Loxum), y compris l'infrastructure de la Halte centrale. Adjudication du 29 janvier 1937.

Contrairement à ce qui s'est passé à l'adjudication de démolition des immeubles situés sur le premier tronçon du tunnel (1^{er} février 1936), où le soumissionnaire ayant fait le prix le plus favorable demandait 87,249 francs, l'adjudication similaire pour les immeubles du deuxième tronçon a donné lieu à une ristourne de 81,226 francs au profit de l'Office.

Ce résultat favorable est dû au fait que les immeubles à démolir étaient dans un état moins délabré, en général, et au changement survenu dans le marché des matériaux de remploi.

Cette entreprise est en voie d'achèvement.

c) Travaux du 1^{er} tronçon du tunnel (entre la rue de l'Hôpital et la rue des Brigittines). — Ces travaux, entamés à la fin de l'année 1936, suivent leur cours normal, et il est permis de prévoir qu'ils seront terminés dans le délai prescrit.

Le battage des grands rideaux de palplanches de grande longueur, en acier au cuivre, délimitant la fouille, est terminé. Les précautions prises pour éviter toute dégradation à l'église de la Chapelle, se sont révélées efficaces. Il est à noter que la fouille, délimitée par la paroi verticale du rideau Est de palplanches à environ 14 mètres de profondeur, jusqu'au niveau inférieur de l'égout-drain, et que cette paroi verticale ne se trouvait qu'à environ 13^m50 de l'angle de la façade Sud de l'église, et à moins de 10 mètres des dépendances.

En outre, il a été constaté que la tour de l'église primitive qui se trouvait autrefois au-dessus du transept a été reconstruite, après un incendie, vers la fin du XVII^e siècle, précisément à front de la façade Sud.

D'autre part, lors de la reconstruction dont question ci-avant, les arcs-boutants soutenant la nef principale n'ont pas été rétablis. Ce n'est que tout récemment que ceux de la nef latérale Ouest ont été érigés à nouveau au cours de travaux de restauration entre-

Verkenningen zijn gedaan in de Sinte-Goedelekerk, ten einde aan het Bureau toe te laten zich rekenschap te geven nopens de belangrijkheid en den staat van den onderbouw, geen enkel oud bescheid inlichtingen dienaangaande vermeldende. Tijdens deze opgravingen, werden, binnen de kerk, overblijfselen ontdekt van een veel oudere kerk dan de huidige kathedraal. Daar deze eerste vaststellingen het groot archeologisch belang van deze overblijfselen bewezen hebben, zijn de opzoekingen door de bevoegde overheden voortgezet.

b) Afbraak van onteigende goederen tusschen de Gasthuisstraat en de Magdalenastraat, met het oog op het definitief tracé en het in aanbesteding stellen van het tweede tunnelvak (van de Gasthuisstraat tot de Loxumstraat), met inbegrip van den onderbouw van de Centrale Halte. Aanbesteding van 29 Januari 1937.

In tegenstelling met wat geschied is bij de aanbesteding tot afbraak van de goederen, gelegen op het eerste tunnelvak (1 Februari 1936), waar de aanne-mer met den voordeeligsten prijs 87,249 frank vroeg, heeft de soortgelijke aanbesteding voor de goederen van het tweede vak, aanleiding gegeven tot een teruggave van 81,226 frank ten bate van het Bureau.

Dit gunstig resultaat is toe te schrijven aan het feit dat de af te breken goederen, over het algemeen, in een minder bouwvalligen staat waren, en aan de stijging van de prijzen der te herbenuttigen materialen.

Deze onderneming is op weg van voltooiing.

c) Werken van het eerste tunnelvak (tusschen de Gasthuisstraat en de Brigittienenstraat). — Deze werken, aangevat op het einde van het jaar 1936, volgen hun gewonen gang en het is toegelaten te voorzien dat zij binnen den voorgeschreven termijn zullen beëindigd zijn.

Het in den grond slaan van groote damwanden van groote lengte, in koperhoudend staal, de uitgraving begrenzend, is beëindigd. De voorzorgen, genomen om iedere beschadiging aan de Kapellekerk te voorkomen, zijn doeltreffend gebleken. Er valt aan te merken dat de uitgraving, begrensd door den verticalen wand van den Oostdamwand, ongeveer 14 meters bereikt tot op het laagste niveau van het draineerriool en dat deze verticale wand zich slechts op 13^m50 afstand bevindt van den hoek van den zuidelijken gevel van de kerk en op minder dan 10 meters van de zijgebouwen.

Daarenboven is vastgesteld dat de toren van de oorspronkelijke kerk, die destijds bestond boven de kruisgalerij, na een brand heropgebouwd is, juist op den voorkant van den Zuidgevel, tegen het einde van de XVII^e eeuw.

Anderzijds werden de steunbogen, die de hoofd-beuk ondersteunden, niet hersteld tijdens den heropbouw waarvan hiervoren sprake. Het is slechts onlangs dat deze van de westelijke zijbeuk opnieuw opgebouwd zijn, tijdens herstellingswerken onder-

pris par la Ville de Bruxelles. Le rétablissement des arcs-boutants du côté Est est en cours.

Le tunnel est complètement achevé sur une longueur de 150 mètres, ainsi que le mur de soutènement entre la tête Sud et la rue des Brigittines. Les travaux se poursuivent sur toute l'étendue du tronçon suivant le planning proposé par la Direction.

Certaines dégradations ont été constatées à des immeubles voisins de la fouille. Certaines façades de maisons anciennes avaient une inclinaison de 30 centimètres sur la verticale. Trois immeubles ont dû être démolis. L'assurance est intervenue dans les frais d'acquisition; l'Office n'ayant racheté que le terrain pour améliorer la configuration des parcelles à aliéner.

Au cours de l'exécution, de nombreuses améliorations ont été apportées au projet primitif, selon ce que suggéraient les constatations faites (voir plus loin chapitre II).

Il en résultera une augmentation sensible du montant de l'entreprise, comme il est indiqué plus loin, mais il en résultera une sécurité notablement accrue et une réduction de dépenses d'entretien pour l'avenir.

L'expérience acquise par l'exécution de ce premier tronçon est de la plus grande utilité pour l'exécution des sections suivantes, auxquelles seront appliqués les perfectionnements d'ordre technique qui se sont ainsi révélés.

L'élaboration des plans et notes de calculs nécessaires pour ce premier tronçon a été longue et laborieuse. La charpente du tunnel est divisée en sections d'environ 25 mètres de long. Par suite de l'existence du quai d'embarquement dans le puits Est (Halte de la Chapelle) et des variations de distance entre les niveaux du rail et du terrain naturel, toutes les sections sont différentes et ont dû faire l'objet de calculs et plans spéciaux.

d) Deuxième tronçon du tunnel (Hôpital-Loxum). — Ce tronçon, de 450 mètres de longueur environ, sera mis en adjudication vers la fin de l'année courante ou le début de janvier 1938. Il comprend toute l'infrastructure de la Halte centrale ainsi que les quais. Il est divisé en 17 sections d'environ 25 mètres de long, qui, toutes, par suite du tracé en courbe, de la présence des quais et des variations de niveau, seront différentes comme pour le premier tronçon.

Un délai spécial de 350 jours ouvrables est prévu pour l'exécution de la zone centrale de façon à pouvoir procéder, dans le plus bref délai, à la construction du bâtiment de la Halte centrale.

Le Conseil examine l'avant-projet de ce bâtiment dont l'étude a été confiée au baron Horta, architecte.

nomien door de Stad Brussel. Het herstellen van de steunbogen, langs den Oostkant, is in uitvoering.

De tunnel is volkomen voltooid over een lengte van 150 meters, evenals de steunmuur tusschen de Zuidzijde en de Brigittienestraat. De werken vorderen op gansch de uitgestrektheid van het vak, volgens het planning voorzien door de Directie.

Zekere beschadigingen werden vastgesteld aan goederen, nabij de uitgraving gelegen. Zekere gevels van oude gebouwen hadden een schuinite van 30 centimeters volgens de loodlijn. Drie gebouwen zijn moeten gesloopt worden. De verzekeringsmaatschappij is tusschengekomen in de aankoopkosten, daar het Bureau slechts het terrein terugggekocht heeft om de vorming van de te verkoopen percelen te verbeteren.

Volgens de opgedane bevindingen zijn, in den loop van de uitvoering, vele verbeteringen aan het oorspronkelijk ontwerp aangebracht (zie verder, hoofdstuk II).

Hieruit zal, zooals het verder aangeduid is, een gevoelige vermeerdering van het bedrag van de onderneming spruiten, maar dit zal ook een aanzienlijk grootere veiligheid tot gevolg hebben en een vermindering van uitgaven voor onderhoud voor de toekomst.

De ervaring, opgedaan tijdens de uitvoering van dit eerste vak is van het grootste nut voor de uitvoering van de volgende secties, voor dewelke de technische verbeteringen, welke zich aldus geopenbaard hebben, zullen toegepast worden.

Het uitwerken van de plans en berekeningsnota's, noodig voor het eerste vak, is langdurend en moeilijk geweest. Het geraamte van den tunnel is verdeeld in secties van ongeveer 25 meter lang. Tengevolge van het bestaan van de instapkaai in den Oostkoker (Halte Kappellekerk) en van de verandering tusschen de niveau's van de rail en het natuurlijk terrein, verschillen alle secties en hebben zij het voorwerp moeten uitmaken van berekeningen en speciale plans.

d) Tweede tunnelvak (Gasthuis-Loxum). — Dit vak, ongeveer 450 meter lang, zal op het einde van het loopend jaar of in het begin van Januari 1938 in aanbesteding gesteld worden. Het behelst gansch den onderbouw van de Centrale Halte evenals de kaaien. Het is verdeeld in 17 secties van ongeveer 25 meter lang, die allen, evenals voor het eerste vak, verschillend zullen zijn als gevolg van het tracé in bocht, de aanwezigheid van de kaaien en de veranderingen van het niveau.

Een speciale termijn van 350 werkdagen is voorzien voor de uitvoering van de centrale zone, derwijze in den kortst mogelijken tijd te kunnen overgaan tot het bouwen van de Centrale Halte.

De Raad onderzoekt het voorontwerp van dit gebouw, waarvan de studie is opgedragen aan den heer Baron Horta, architect.

e) **Etudes.** — Le service technique poursuit l'étude des travaux des viaducs compris entre la rue de Brabant et la rue Saint-Lazare et du tronçon du tunnel s'étendant sous le Jardin Botanique et la rue Pachéco et au delà.

L'exécution de ce tronçon a été décidée en vue de permettre, à la Société Nationale des Chemins de fer belges, d'utiliser cette section pour le garage de rames de voitures pendant les phases du relèvement de la gare du Nord.

C'est dans un but analogue que l'Office prépare la mise en adjudication du renforcement des murs de soutènement entre la rue des Brigittines et la gare de Bruxelles-Midi, ainsi que l'achèvement des ponts métalliques restés inachevés depuis 1914, et leur adaptation aux charges du nouveau train d'épreuve.

f) **Travaux exécutés par la S.N.C.F.B. en vue du relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.**

1° *Les travaux adjugés en 1936*, prolongement provisoire du couloir pour piétons de la place Rogier et ouvrages d'art aux abords de Bruxelles-Midi (partie du pont sous voies situé dans le prolongement de la rue Théodore Verhaegen, détournement de la Senne, pont sur la Senne), etc.

Ces travaux ont été poursuivis dans de bonnes conditions.

Le montant des entreprises s'est élevé à :

Prolongement du passage sous voies de la rue Rogier	fr. 123,169.09
Ouvrages d'art rue Théodore Verhaegen, etc.	6,973,943.61
Supplément (fondations de caténaires pour électrification, etc.)	1,026,774.00
Total.	fr. 8,123,886.70

2° *Travaux adjugés en 1937.*

Bâtiments pour services divers, château d'eau, etc., à Forest-Midi	fr. 2,889,026.19
Passages inférieurs de la rue des Palais, de la rue du Pavillon, pont-tunnel pour le passage des voies de la ligne de Namur sous la ligne d'Anvers, mur de soutènement entre la rue des Palais et l'avenue de la Reine, etc.	16,490,264.60
Suppléments pour fondations de caténaires, etc.	960,000.00
Aménagement d'un bâtiment à usages divers Schaerbeek	19,859.00
Démontage à Gembloux d'une cabine de signalisation à remonter à Forest-Midi.	65,129.16

A reporter. fr. 20,424,278.95

e) **Studiën.** — De technische dienst zet de studie voort van de viaductwerken begrepen tusschen de Brabant- en de Sint-Lazarusstraat en het tunnelvak, zich uitstrekkend onder den Kruidtuin, de Pachecostraat en verder.

De uitvoering van dit vak is beslist om aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toe te laten deze sectie te benutten voor het uitwijken van de rijtuigenstellen tijdens de fasen van verhooging van het Noordstation.

Het is met een gelijkaardig doel dat het Bureau het in aanbesteding stellen voorbereidt van de randverzwaring van de steunmuren tusschen de Brigittienestraat en het Zuidstation, evenals de voltooiing van de ijzeren bruggen, onafgewerkt gebleven sinds 1914, en hunne aanpassing voor den last van den nieuwen proeffrein.

f) **Werken uitgevoerd door de N.M.B.S. met het oog op het verhoogen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.**

1° *De werken, toegewezen in 1936*, voorloopige verlenging van den gang voor voetgangers van de Rogierstraat, en kunstwerken aan de toegangswegen van Brussel-Zuid (gedeelte van de brug onder de sporen, gelegen in de verlenging van de Theodore Verhaeghenstraat, omleiding van de Zenne, brug over de Zenne), enz.

Deze werken werden uitgevoerd in goede voorwaarden.

Het bedrag dezer ondernemingen beloopt :

Verlenging van den doorgang onder de sporen van de Rogierstraat.	fr. 123,169.09
Kunstwerken, Theodore Verhaegenstraat, enz.	6,973,943.61
Bijwerken (fundeeringen voor catenaires voor de electrificatie, enz.)	1,026,774.00
Totaal.	fr. 8,123,886.70

2° *Werken, toegewezen in 1937.*

Gebouwen voor verschillende diensten, wassertoren, enz., te Vorst-Zuid	2,889,026.19
Ondergrondse doorgangen Paleizenstraat, Paviljoenstraat, tunnelbrug voor den doorgang van de sporen van de lijn Namen onder de lijn Antwerpen, steunmuur tusschen de Paleizenstraat en de Koningin-nelaan, enz.	16,490,264.60
Bijwerken voor fundeeringen voor catenaires, enz.	960,000.00
Geschiedmaken van een gebouw, voor allerlei gebruik, te Schaerbeek	19,859.00
Uiteenneming van een signalisatiecabine te Gembloers, te Vorst-Zuid weder in orde te brengen.	65,129.16

Over te dragen. fr. 20,424,278.95

Report. . . fr.	20,424,278.95	Overdracht. . . fr.	20,424,278.95
Cabine pour pont à peser à Laeken . . .	13,696.00	Cabine voor weegbrug te Laken	13,696.00
Déplacement de la cabine III, bifurcation vers Laeken, en la maintenant en service.	235,000.00	Verplaatsing van de cabine III, bifurcatie naar Laken, deze in dienst behoudend. .	235,000.00
Bâtiments à usages divers pour la remise aux locomotives de Forest-Midi, et bâtiment pour le service de cour avec cabine de signalisation à Forest-Midi	2,339,808.03	Gebouw voor allerlei gebruik voor de locomotiefstelplaats te Vorst-Zuid en gebouw voor den koerdienst, met signalisatiecabine te Vorst-Zuid	2,339,808.03
Entreprise de chargement de terres sur wagons à la gare de Schaerbeek-Josaphat, terres à mettre en œuvre à Bruxelles-Nord	850,000.00	Onderneming van op wagens laden van grond ter station Schaarbeek-Josaphat, grond in het werk te stellen te Brussel-Noord	850,000.00
Entreprise de travaux d'aménagement de locaux attenants à la chaufferie située dans le quadrilatère de Bruxelles-Nord.	68,586.35	Onderneming van werken tot geschikt maken van lokalen, aangrenzend aan de stookkamer in den vierhoek te Brussel-Noord	68,586.35
Construction de la nouvelle remise aux locomotives de Forest-Midi	8,400,000.00	Bouw van een nieuwe locomotiefstelplaats te Vorst-Zuid	8,400,000.00
Entreprise de travaux divers (fosse à cendrées, fosses de visite, fondations pour pont tournant) à Forest-Midi	1,122,161.25	Onderneming van verschillende werken (aschput, onderzoeksgang, fundeeringen voor draaibrug) te Vorst-Zuid	1,122,161.25
Entreprise d'installation de chauffage central à eau chaude dans deux bâtiments à la station de Forest-Midi	138,109.90	Onderneming voor installatie van centrale verwarming met warm water in twee gebouwen van het station Vorst-Zuid . .	138,109.90
Total. . . fr.	33,591,640.48	Totaal. . . fr.	33,591,640.48

Tous ces travaux sont en cours et se poursuivent régulièrement suivant le planning prévu certains d'entre eux, en voie d'achèvement.

En outre, la S.N.C.F.B. a procédé en régie à des travaux de remblai et de remaniements de voies et de signaux prévus dans le planning des phases successives du relèvement de la plate-forme des gares.

*
**

3. Conventions diverses avec la Ville de Bruxelles.

L'étude des remaniements à apporter à la voirie urbaine dans la zone de la Jonction a été continuée dans le courant de l'année 1937. L'ensemble de ces modifications est prévu dans un projet de convention unique à conclure entre l'Office et la Ville sous l'approbation de l'Etat.

Le but recherché est de remplacer par une Convention unique celles qui ont été conclues entre la Ville et l'Etat à diverses époques : les 7 avril 1903, 26 juillet 1904, 17 septembre 1909, 12 août 1914, 31 octobre 1928, 27 juillet 1931, et d'y comprendre les accords conclus depuis la création de l'Office au sujet de diverses modifications à apporter à la voirie.

Une Commission spéciale composée de délégués de l'Office et de la Ville de Bruxelles examine les textes proposés qui seront soumis prochainement à l'approbation de l'Etat et de la Ville de Bruxelles.

Al deze werken zijn in uitvoering en vorderen regelmatig volgens het voorziene planning; zekere werken zijn op weg van voltooiing.

Daarenboven is de N.M.B.S., in regie, overgegaan tot aanvullingswerken en tot verandering van sporen en signalen, voorzien in het planning van de openvolgende fasen tot verhooging van het platform van de stations.

*
**

3. Onderscheidene overeenkomsten met de Stad Brussel.

De studie van de veranderingen in de zone van de Verbinding, aan de wegen aan te brengen, is voortgezet in den loop van het jaar 1937. Het geheel van deze wijzigingen is voorzien in een ontwerp tot unieke overeenkomst, af te sluiten tussen het Bureau en de Stad, onder goedkeuring van den Staat.

Het beoogde doel is het vervangen door een unieke overeenkomst van al deze, afgesloten tussen de Stad en den Staat op verschillende tijdperken : 7 April 1903, 26 Juli 1904, 17 September 1909, 12 Augustus 1914, 31 October 1928, 27 Juli 1931 en er in te begrijpen de accoorden afgesloten sinds de oprichting van het Bureau, betreffende de verschillende wijzigingen aan de wegen aan te brengen.

Een speciale Commissie, samengesteld uit afgevaardigden van het Bureau en van de Stad Brussel, onderzoekt de voorgestelde teksten, die binnen kort zullen voorgelegd worden aan de goedkeuring van den Staat en van de Stad Brussel.

4. Modifications de voirie à Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek et Bruxelles nécessitées par l'exécution de la nouvelle gare du Nord.

La Ville de Bruxelles projette d'aménager le quartier insalubre et vétuste de l'Allée-Verte. Dans ce but, elle comblera le bassin de batelage, entreprise rendue possible par l'extension de l'avant-port, en aval du pont du chemin de fer sur le canal maritime. La disparition de la gare de l'Allée-Verte et du raccordement des voies ferrées faciliteront, par la mise en valeur des terrains, l'établissement de rues nouvelles, et aussi l'urbanisation du quartier des installations maritimes. Ces travaux intéressent l'Office, tant pour la question des terrains de l'Allée-Verte, que pour celle des accès à la nouvelle gare du Nord, devant laquelle sera établie une place de stationnement, reliée aux voies nouvelles projetées.

Les études en cours intéressent également les Communes de Schaerbeek et St Josse-ten-Noode, sur le territoire desquelles sont situées la nouvelle gare et ses voies d'accès.

L'Office a décidé de confier l'étude définitive de l'aménagement de ce quartier à une sous-commission comprenant des délégués de l'Office et des trois communes intéressées.

5. Voirie nouvelle à Saint-Josse-ten-Noode entre la rue de Brabant et le Jardin Botanique.

Le passage de la Jonction au travers de ce quartier, partie en viaduc et partie en tunnel nécessite de profondes modifications à la voirie comprise dans cette zone; elles sont imposées surtout par le fait que le profil en long des voies ferrées doit fatalement se rapprocher de celui du terrain naturel aux abords de l'entrée en sous-sol, à la tête Nord du tunnel, ce qui rend impossible la construction de ponts aux points d'intersection avec les rues traversées.

La voirie existante a, du reste, un tracé défectueux et l'exécution de la Jonction permettra une heureuse transformation du quartier, tant en ce qui concerne la largeur des rues futures que leur profil en long.

Des négociations entre l'Etat et la Commune avaient été amorcées avant la guerre et avaient donné lieu à un projet de Convention qui fut soumis à l'approbation du Conseil communal; interrompues par la guerre, les négociations ne furent pas reprises après l'armistice, à cause d'une sensible modification du tracé de la Jonction, dans la première période et, ensuite, à cause des projets d'abandon définitif de la Jonction qui se firent jour.

4. Wijziging aan de wegen te Sint-Joost-ten-Noode, Schaerbeek en Brussel, noodzakelijk gemaakt door de uitvoering van het nieuw Noordstation.

De Stad Brussel is van plan het ongezond en oud kwartier van de Groendreef geschikt te maken. Met dit doel zal zij het schipperijbassin dempen, onderneming mogelijk gemaakt door de uitbreiding van de voorhaven, stroomafwaarts van de spoorwegbrug naar het Zeekanaal. Het verdwijnen van het station van de Groendreef en van de spoorweglijnen, zal, door het in waarde brengen van de terreinen, het leggen van nieuwe straten vergemakkelijken, evenals den wegeaanleg in de wijk van de Zeevaartinstallaties. Deze werken belangen het Bureau aan, zoowel wat de kwestie van de terreinen van de Groendreef als wat de toegangen tot het nieuwe Noordstation betreft, vóór hetwelk een stationneeringsplaats zal tot stand gebracht worden, aangepast voor de voorgestelde nieuwe wegen.

De in gang zijnde studiën belangen ook de gemeenten Schaerbeek en Sint-Joost-ten-Noode aan, op wier grondgebied het nieuwe station en de toegangswegen gelegen zijn.

Het Bureau heeft beslist de definitieve studie voor de inrichting van deze wijk toe te vertrouwen aan eene Sub-Commissie, bestaande uit afgevaardigden van het Bureau en van de drie betrokken gemeenten.

5. Nieuwe wegen te Sint-Joost-ten-Noode, tusschen de Brabantstraat en den Kruidtuin.

De doorgang van de Verbinding door dit kwartier, gedeeltelijk in viaduct, gedeeltelijk in tunnel, noodzaakt grondige wijzigingen aan de wegen, in deze zone begrepen; zij zullen boven alles opgedrongen worden door het feit dat het lengteprofiel van de sporen onvermijdelijk dit van het natuurlijk terrein in de omgeving van den toegang tot den ondergrond, aan het noordelijk tunnelhoofd, moet benaderen, hetwelk het bouwen van bruggen aan de kruispunten van de doorkruiste straten onmogelijk maakt.

De bestaande wegen hebben, ten andere, een gebrekkig tracé en de uitvoering van de Verbinding zal een gelukkige verandering van het kwartier mogelijk maken, zoowel onder opzicht van de breedte der toekomstige straten als van hun lengteprofiel.

Onderhandelingen tusschen den Staat en de gemeente werden reeds vóór den oorlog aangeknoopt, dewelke aanleiding gegeven hebben tot een ontwerp van overeenkomst, dat aan den gemeenteraad voorgelegd werd; onderbroken door den oorlog, werden de onderhandelingen na den Wapenstilstand niet hervat, wegens de grondige wijziging van het tracé van de Verbinding gedurende het eerste tijdperk, en vervolgens tengevolge van de ontwerpen tot het definitief verzaken aan de Verbinding, welke vooropgesteld werden.

Mais ces retards auront une conséquence heureuse; quelques années plus tard les dispositions nouvelles étudiées ont pu être adaptées aux besoins de la circulation moderne, qui s'est développée dans des conditions imprévues depuis 1914, par suite de l'extension croissante de l'emploi de l'automobile.

Les projets étudiés actuellement, ont fait l'objet d'échanges de vues avec les autorités communales intéressées et ceux-ci se poursuivent au sein de la Sous-Commission spéciale, dont il a été fait mention ci-dessus. Cette Sous-Commission examinera également l'opportunité d'organiser un concours architectural d'ensemble qui comprendrait l'urbanisation de la région, la construction de la nouvelle gare du Nord ainsi que celle du nouveau building qui serait à ériger sur les terrains de la gare du Nord actuelle et deviendrait le siège des services centraux de la S.N.C.F.B. — projet dont il sera fait plus ample mention dans un paragraphe suivant.

Ces projets comprennent également l'amorce de l'avenue nouvelle destinée à relier la place Rogier et la place de la Reine (Eglise Ste-Marie); le pont sous les voies de la Jonction serait construit, dès à présent, par l'Office.

Les remaniements au Jardin Botanique seront facilités par la récente décision du Gouvernement de transférer le Jardin Botanique aux confins de l'agglomération, sa situation actuelle le rendant impropre à l'enseignement et ne permettant pas de donner aux installations le développement nécessaire.

Il est superflu d'ajouter que le Jardin actuel gardera sa destination de jardin public et que le grand palais des serres reste intact, de même que l'étang attenant à la rue Gineste, qui sera à peine touché par l'emprise nécessaire à l'élargissement prévu pour la rue Gineste et la rue des Plantes. Débarrassé des sujétions qu'imposait la destination à des buts scientifiques, le Jardin deviendra, notamment dans la partie attenante à la rue Royale, un parc public, abondamment fleuri grâce à la liberté complète dans le choix et l'emploi de plantes ornementales.

6. Travaux à exécuter en 1938. — Prévisions.

a) **Jonction.** — Le premier tronçon du tunnel sera achevé au cours des premiers mois de 1938.

En ce qui concerne le deuxième tronçon (Hôpital-Loxum) l'installation des chantiers se fera dans le courant de l'hiver, dès le début de 1938.

Le tronçon compris entre la rue de Brabant et la rue des Sables-rue de Berlaimont, sera vraisemblablement mis en adjudication vers le milieu de l'année 1938.

Doch deze vertragingen zullen een gunstig gevolg hebben; enkele jaren later hebben de nieuwe bestudeerde beschikkingen toegelaten een aanpassing te bewerkstelligen aan de noodwendigheden van het modern verkeer, dat zich, wegens de aanhoudende uitbreiding van het gebruik van de auto, sinds 1914 in niet voorziene voorwaarden ontwikkeld heeft.

De thans bestudeerde ontwerpen hebben het voorwerp uitgemaakt van gedachtenwisselingen met de betrokken gemeentelijke overheden, en deze worden in den schoot van eene bijzondere Sub-Commissie, waarvan hiervoren melding werd gemaakt, voortgezet. Deze Sub-Commissie onderzoekt insgelijks de wenschelijkheid een overzichtelijken architecturalen wedstrijd in te richten, die den wegeaanleg in de streek zou omvatten, het bouwen van het nieuwe Noordstation en dit van den nieuwen building, die zou op te richten zijn op de terreinen van het huidige Noordstation, dat de zetel zou worden van de centrale diensten van de N.M.B.S., ontwerp waarvan uitvoeriger gewag wordt gemaakt in een volgenden paragraaf.

Deze ontwerpen behelzen insgelijks het beginnen aan de nieuwe laan, bestemd om de Rogierplaats te verbinden met de Koninginneplaats (Sint-Mariakerk); de brug onder de sporen van de Verbinding zou thans reeds gemaakt worden door het Bureau.

De omwerking van den Kruidtuin zal vergemakkelijkt worden door de jongste beslissing van de Regeering, den Kruidtuin over te brengen naar de grenzen van de agglomeratie, daar zijn huidige ligging hem ongeschikt maakt voor onderricht en niet toelaat aan de installaties de noodige uitbreiding te geven.

Het is overbodig hieraan toe te voegen dat de huidige tuin zijn bestemming van openbaren tuin zal behouden en dat het groot paleis van de plantenkassen ongeschonden blijft, evenals de vijver palende aan de Ginestestraat die nauwelijks zal geraakt worden door de beslaglegging, noodzakelijk voor de voorziene verbreding van de Ginestestraat en de Plantenstraat.

Ontlast van den hinder, dewelke de bestemming tot wetenschappelijke doeleinden oplegde, zal de tuin, namelijk in het deel palende aan de Koninklijke straat, een overvloedig bebloemd openbaar park worden, dank aan de volledige vrijheid in den keus en het aanwenden van de sierplanten.

6. Werken uit te voeren in 1938. — Ramingen.

a) **Verbinding.** — Het eerste tunnelvak zal in den loop van de eerste maanden van 1938 voltooid zijn.

Wat het tweede vak (Gasthuis-Loxum) betreft, het aanleggen van de werkterreinen zal uitgevoerd worden tijdens den Winter, in het begin van 1938.

Het vak begrepen tusschen de Brabantstraat en de Zavel-, Berlaimont- en Loxumstraat, zal in de laatste plaats toegekend worden. Deze opeenvolging is beslist om het gelijktijdig in werking stellen van

Le tronçon s'étendant entre la rue des Sables-rue de Berlaumont et la rue de Loxum, sera adjugé en dernier lieu. Cette succession a été décidée pour éviter l'ouverture simultanée de chantiers dans la traversée de la Ville, et réduire au minimum le délai devant s'écouler entre la démolition et la reconstruction dans la section centrale du tunnel, traversant un quartier animé de la Ville.

Un autre motif d'exécuter d'abord la section attendant à la gare du Nord est de permettre son utilisation au garage de rames de voitures pendant certaines phases de relèvement de la gare du Nord.

Fin 1937, et dans le courant de 1938, seront adjugés les travaux de renforcement des murs de soutènement, construits avant la guerre et restés en partie inachevés, du tronçon en viaducs compris entre la rue des Brigittines et la gare du Midi, ainsi que la réfection, le renouvellement partiel et renforcement des tabliers métalliques et dallages en béton armé de cette section.

La succession des adjudications a été dictée également par le souci de réaliser un certain synchronisme avec les travaux complexes de relèvement des gares qui, ne pouvant s'exécuter que par phases successives permettant le maintien presque complet de l'exploitation normale, doit nécessairement avoir une durée plus longue que l'exécution du tunnel que n'entrave aucune considération de service des trains de voyageurs.

b) Gares du Nord et du Midi. — Gare du Nord. — Le relèvement de la gare et des lignes y aboutissant et les remaniements aux installations et voies s'exécutent en sept phases successives, dont la plupart comprennent plusieurs étapes suivant le planning étudié par la Société Nationale des chemins de fer belges.

Les travaux en cours, ouvrages d'art ayant fait l'objet d'adjudications publiques ou transformations faites en régie font partie de la deuxième phase et n'affectent encore ni les quais à voyageurs, ni le bâtiment des recettes.

Ce n'est qu'à partir de la quatrième phase que seront relevées les voies 1 à 5, après achèvement des divers tronçons du passage inférieur de la rue du Pavillon, sous lequel la circulation du pont de l'avenue de la Reine sera détournée, afin de permettre la reconstruction partielle de ce pont.

Gare du Midi. — Les travaux sont à exécuter en cinq phases principales; ceux des deux premières phases se poursuivent normalement. Le concours d'architecture à deux épreuves organisé pour la construction de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi et l'aménagement de ses abords, a eu pour résultat la désignation *ex æquo* des architectes MM. Y. et

werkterreinen in volle stad te voorkomen en den termijn, noodig tusschen het sloopen en het herstellen van de centrale tunnel-sectie, tijdens den doortocht van een druk kwartier, tot een minimum te herleiden.

Een andere reden om eerst de sectie, aangrenzend aan het Noordstation, uit te voeren is deze om gezegde sectie te laten benuttigen als uitwijkplaats voor rijtuigenstellen, gedurende zekere fasen van verhoging van het Noordstation.

Einde 1937, en in den loop van 1938, zullen de werken tot verzwaring van de steunmuren, gebouwd vóór den oorlog en gedeeltelijk onafgewerkt gebleven, toegewezen worden voor het viaductvak gelegen tusschen de Brigittienestraat en het Zuidstation, evenals het herstellen, het gedeeltelijk vernieuwen en het verzwaren van den ijzeren bovenbouw en de bevoering in gewapend beton van deze sectie.

De volgorde der toewijzingen is insgelijks opgelegd door de zorg een zekere gelijktijdigheid te verwezenlijken bij de complexe werken van verhoging der stations, die, daar zij slechts bij opeenvolgende fasen kunnen uitgevoerd worden ten einde het bijna volledig behoud van een normale uitbating toe te laten, noodzakelijkerwijs een langeren duur zullen hebben dan de uitvoering van de tunnel, die door geen enkele merkwaardige hindernis van treinverkeer zal belemmerd worden.

b) Noord- en Zuidstations. — Noordstation. — Het verhoogen van het station en de daar uitlopende lijnen, evenals de veranderingen aan de inrichtingen en de sporen, zullen uitgevoerd worden in zeven opeenvolgende fasen, waarvan het grootste deel in meerdere etappen, volgens het planning bestudeerd door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

De in gang zijnde werken, kunstwerken die het voorwerp hebben uitgemaakt van openbare aanbestedingen, of veranderingen, geleid in regie, maken deel uit van de tweede fase en betreffen noch de reizigerskaaien noch het ontvangstengebouw.

Het is slechts van de vierde fase af dat de sporen 1 tot 5 zullen verhoogd worden, na voltooiing van de verschillende vakken van den ondergrondschen doorgang in de Paviljoenstraat, langswaar het verkeer over de brug van de Koninginnelaan zal omgeleid worden, ten einde den gedeeltelijken heropbouw van deze brug toe te laten.

Zuidstation. — De werken zijn in vijf hoofdphasen uit te voeren; deze der twee eerste fasen vorderen normaal.

De wedstrijd voor bouwkunst, in twee proeven, ingericht voor het bouwen van het nieuw station Brussel-Zuid en het inrichten van de toegangswegen, heeft de aanduiding, *ex æquo*, tot gevolg gehad van

A. Blomme ainsi que M. F. Petit, qui seront chargés d'exécuter de concert les travaux que la S.N. et l'Office avaient compris dans cette épreuve; les conversations préalables à l'étude définitive à faire par ces architectes, sont en cours et seront terminées sous peu, afin de ne pas retarder l'exécution normale du planning de Bruxelles-Midi.

Le relèvement des six voies à quai situées du côté de la rue de France et la construction d'une partie du bâtiment des recettes au départ, situé du même côté, constituent la dernière étape de la seconde phase.

*
**

7. Coût des travaux.

Le rapport du 1^{er} novembre 1936 sur l'activité de l'Office, déposé à la même date sur le bureau des Chambres législatives par M. le Ministre des Transports concluait par un paragraphe 13, reproduit ci-après :

« Il n'est pas encore possible de prévoir dans quelle mesure seront modifiées les évaluations faites dans le rapport de M. Waucquez (séance du 5 mars 1935), document 55 du Sénat, celui de M. Van Hecke (séance du 12 avril 1935), document 130 de la Chambre des Représentants, et dans la note complémentaire du 3 juin 1935 de M. Waucquez au document 55 du Sénat.

» Ces estimations ont été faites avant la dévaluation; elles en subiront l'influence dans une certaine mesure, ainsi que celle des mesures d'ordre social décrétées en 1936. »

Depuis cette époque, un élément nouveau est intervenu; l'amélioration soudaine de la conjoncture mondiale a provoqué une hausse rapide des prix, indépendamment de la dévaluation monétaire et des mesures d'ordre social. En ce qui concerne spécialement la construction, il s'est produit un véritable « boom », qui a provoqué, pour les dernières adjudications en matière de travaux publics, une augmentation importante des prix.

L'O.N.J. se trouve placé à cet égard dans une situation identique à toutes les entreprises publiques ou privées d'une certaine durée; dans toutes, les crédits prévus au cours de la période 1934-1936 seront notablement dépassés.

Il serait téméraire de prédire une stabilisation des prix à leur niveau excessif actuel; de même, nul ne pourrait assurer que les mois à venir verront une accentuation de la hausse, ou une chute sensible, ni ni dans quelle mesure.

de HH. Architecten Y. en R. Blomme en Fernand Petit, die zullen gelast worden, in gemeenschappelijk overleg, de werken uit te voeren die de N.M. en het Bureau voor dezen wedstrijd voorzien hadden; de voorafgaandelijke besprekingen nopens de definitieve studie, door deze architecten te doen, zijn aangang en zullen binnen kort geëindigd zijn, ten einde de normale uitvoering van het planning voor Brussel-Noord en Brussel-Zuid niet te vertragen.

Het verhoogen van de zes sporen aan de kaai, gelegen langs den kant van de Frankrijkstraat, en het bouwen van een gedeelte van het ontvangstengebouw, bij vertrek, gelegen langs denzelfden kant, maken de laatste etape uit van de tweede phase.

*
**

7. Kostprijs van de werken.

Het verslag van 1 November 1936, betreffende de werkzaamheid van het Bureau, op denzelfden datum door den Heer Minister van Verkeerswezen bij het Bureau van de Wetgevende Kamers neergelegd, besloot door een paragraaf 13, hierna herhaald :

« Het is nu nog niet mogelijk te voorzien in welke mate de ramingen gedaan in het verslag van den Heer Waucquez (vergadering van 5 Maart 1935), stuk 55 van den Senaat, in dat van den Heer Van Hecke (vergadering van 12 April 1935), stuk 130 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, en in de aanvullende nota van 3 Juni 1935 van den Heer Waucquez, stuk 55 van den Senaat, zullen moeten gewijzigd worden.

» Deze schattingen werden gedaan vóór de devaluatie; zij zullen er, eenigermate, den invloed van ondergaan, alsmede dien van de maatregelen van socialen aard, in 1936 verordend. »

Sinds dit tijdperk heeft zich een nieuw element voorgedaan; een plotse verbetering van de wereldconjunctuur heeft een snelle verhooging van de prijzen uitgelokt, onafgezien van de gelddevaluatie en de maatregelen van socialen aard. Wat in het bijzonder het bouwbedrijf betreft, heeft zich een echte « boom » voorgedaan, die, wat de laatste toewijzingen in zake openbare werken aangaat, een gevoelige verhooging van de prijzen te weeg gebracht heeft.

In dit opzicht bevindt het N.B.V. zich in denzelfden toestand van al de openbare of private ondernemingen van zekeren duur; bij allen zullen de credieten, gedurende het tijdperk 1934-1936 voorzien, gevoelig overschreden worden.

Het zou gewaagd zijn een stabilisatie te voorspellen van de prijzen op hun huidig overdreven niveau; evenmin kan niemand de verzekering geven of de eerstkomende maanden een verscherping van den opslag of een gevoelige vermindering zullen medebrengen, noch in welke mate.

Une note de la Société Nationale des Chemins de fer belges, au sujet de la dotation du fonds de renouvellement pour 1938 et années suivantes s'exprime comme suit :

« Pour le matériel roulant, l'outillage, les signaux, les bâtiments et ouvrages d'art, l'augmentation sur les prix de la fin de 1935 est en moyenne de 60 % ⁽¹⁾.

» Les prix actuels sont des prix d'une période de prospérité et il est vraisemblable qu'ils ne se maintiendront pas dans l'avenir; nous supposons que les prix moyens auxquels pourra s'effectuer le renouvellement, s'établiront à 80 % des prix actuels soit à 128 % des prix de fin 1935 ($1.60 \times 0.80 = 1.28$).

» Il faudrait donc porter à 28 % l'augmentation à prévoir sur les prix de fin 1935 qui ont servi de base au calcul de la dotation. »

Nous avons, au chapitre suivant essayé de faire une estimation du coût total des travaux projetés; nous avons reproduit dans un premier paragraphe les chiffres établis au début de 1935 et basés sur la situation de 1934.

Nous avons énuméré les causes d'augmentation, en séparant celles dues à la situation générale des prix, dans l'hypothèse, peu probable, où ils se maintiendraient à leur niveau actuel pendant plusieurs années; nous avons complété ce chapitre par une description sommaire des améliorations apportées au projet, suggérées soit par les études définitives auxquelles a procédé l'Office, soit par les constatations faites au cours de l'exécution d'un premier tronçon du tunnel, en vue d'augmenter la sécurité, d'assurer une certaine protection du tunnel en cas de guerre, de mieux assurer les besoins futurs d'une exploitation intensive, de réduire les frais d'entretien après achèvement ou de faciliter cet entretien. Nous avons également consacré un paragraphe spécial aux expropriations, estimation de celles qui étaient prévues et d'acquisitions supplémentaires décidées par l'Office, soit pour faciliter les travaux, soit pour améliorer la configuration de certaines parcelles à aliéner ultérieurement.

Ces chiffres, établis avec soin, ne peuvent cependant être donnés que sous réserve, pour les motifs indiqués ci-avant.

⁽¹⁾ Il est à noter que les prix de fin 1935, étaient déjà en augmentation sensible sur ceux de 1934 et du début de 1935, date des estimations dont question au début du chapitre.

Eene nota van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, betreffende de dotatie voor het vernieuwingsfonds voor 1938 en volgende jaren, laat zich als volgt uit :

« Voor het rijdend materiaal, het gereedschap, de seinen, de gebouwen en de kunstwerken, is de verhooging op de prijzen van einde 1935, gemiddeld 60 t. h. ⁽¹⁾.

» De huidige prijzen zijn de prijzen van een tijdperk van voorspoed en het is waarschijnlijk dat zij zich in de toekomst niet zullen handhaven; wij zullen veronderstellen dat de gemiddelde prijzen, aan dewelke de vernieuwing zal kunnen doorgevoerd worden, zich zullen stellen op 80 t. h. van de huidige prijzen, hetzij aan 128 t. h. van de prijzen van einde 1935 ($1.60 \times 0.80 = 1.28$).

» De verhooging, te voorzien op de prijzen van einde 1935, die tot basis van de berekening van de dotatie gediend hebben, moet dus gebracht worden op 28 t. h. »

Wij hebben, in het volgend hoofdstuk, getracht een raming te doen van den totalen kostprijs van de ontworpen werken; in den eersten paragraaf hebben wij de cijfers weergegeven, begin 1935 vastgesteld en gesteund op den toestand van 1934.

Wij hebben de redenen van de verhooging opgesomd, deze afzonderlijk vermeldende welke te wijten zijn aan den algemeenen toestand van de prijzen, in de weinig waarschijnlijke hypothese dat deze zich, gedurende verschillende jaren, op hun huidig niveau zouden handhaven; wij hebben dit hoofdstuk aangevuld door een beknopte beschrijving van de verbeteringen aan het ontwerp aangebracht, ingegeven hetzij als gevolg van de definitieve studiën tot dewelke het Bureau is overgegaan, hetzij als gevolg van de bevindingen opgedaan tijdens de uitvoering van het eerste tunnelvak, met het oog op het verhoogen van de veiligheid, het verzekeren van een zekere bescherming van den tunnel in geval van oorlog, het beter verzekeren gedurende de komende tijden van een intensieve uitbating, het verminderen van de onderhoudskosten na de voltooiing of het vergemakkelijken van dit onderhoud. Wij hebben insgelijks een speciaal paragraaf gewijd aan de onteigeningen, schatting van deze welke voorzien waren en van de bijkomende aankopen beslist door het Bureau, hetzij om de werken te vergemakkelijken, hetzij om den vorm van zekere later te vervreemden perceelen te verbeteren.

Deze cijfers, nauwkeurig gestaaft, kunnen echter slechts onder voorbehoud gegeven worden, om de hiervoren aangehaalde redenen.

⁽¹⁾ Er valt op te merken dat de prijzen van einde 1935 reeds gevoelig hooger waren dan deze van 1934 of begin 1935, data der ramingen waarvan spraak bij het begin van het hoofdstuk.

CHAPITRE II

**VARIATION DANS LES PREVISIONS DE DEPENSES
ET MODIFICATIONS AU PROJET PRIMITIF.
ESTIMATIONS DU DEBUT DE 1935
(basée sur les prix de 1934).**

8. A. — Jonction proprement dite.

Les estimations qui servirent de base aux chiffres produits lors de la discussion devant les Chambres législatives ont eu pour point de départ l'adjudication-concours de 1930 pour le tunnel de la Jonction.

Les prix admis comportaient cependant une réduction sensible sur ceux de 1930, pour tenir compte de ce que 1930 était une année de prix élevés et que de 1930 à 1934, la baisse avait été continue en matière de travaux publics, tant pour les matériaux que pour les salaires.

Estimant qu'une réduction de 40 % sur les prix de 1930 était justifiée, il avait été admis pour le coût probable du tunnel 112,5 millions contre 187 millions, prix de l'adjudication. Ce prix de 112,5 millions s'appliquait au tunnel proprement dit à l'exclusion des voies, des signaux et des bâtiments de la halte centrale.

Les dépenses étaient évaluées comme suit (y compris les expropriations) :

I. De la rue de Brabant à l'entrée du tunnel	fr. 20,400,000
II. Tunnel et dépendances	152,100,000
III. Tronçon rue des Brigittines-Midi	15,500,000
Total.	fr. 188,000,000

B. — Gare de Bruxelles-Nord et travaux aux lignes y aboutissant, ainsi qu'aux dépendances de Schaerbeek et Laeken.

(Estimation du début de 1935.)

I. Travaux de voie	fr. 25,000,000
II. Signalisation	16,492,400
III. Bâtiments	57,000,000
IV. Ouvrages d'art et terrassements	35,550,000
V. Installations pour traction électrique.	6,700,000
VI. Divers et imprévus	16,896,600
Total en chiffres ronds.	fr. 157,500,000

C. — Bruxelles-Midi et Forest-Midi.

I. Travaux de voie	fr. 23,750,000
II. Signalisation	12,633,000
III. Bâtiments	67,300,000
IV. Ouvrages d'art et terrassements	19,207,000
V. Installations et équipement pour la traction électrique	9,615,000
VI. Installations diverses et imprévus.	19,261,625
Total en chiffres ronds.	fr. 152,000,000

HOOFDSTUK II

**WIJZIGING IN DE UITGAVENRAMINGEN EN
WIJZIGINGEN AAN HET OORSPRONKELIJK ONTWERP.
RAMINGEN VAN BEGIN 1935
(gesteund op de prijzen van 1934).**

8. A. — Eigenlijke Verbinding.

De ramingen die tot basis gediend hebben voor de cijfers, tijdens de bespreking in de Wetgevende Kamers voorgebracht, hebben de prijsvraag-aanbesteding voor de tunnel van de Verbinding, in 1930 uitgeschreven, tot vertrekpunt gehad.

De aangenomen prijzen brachten nochtans een gevoelige vermindering van de prijzen van 1930 mede, om rekening te houden dat 1930 een jaar met hoge prijzen was en dat, van 1930 tot 1934, de vermindering inzake openbare werken, zoowel wat betreft de materialen als de loonen, aanhoudend geweest is.

Oordeelende dat een vermindering van 40 t. h. op de prijzen van 1930 gerechtvaardigd was, werd aangenomen dat de vermoedelijke kostprijs van den tunnel 112,5 miljoen zou bedragen tegen 187 miljoen, prijs van de onderschrijving. Deze prijs van 112,5 miljoen had betrek op de eigenlijke tunnel, met uitsluiting van de sporen, de seinen en de gebouwen van de Centrale Halte.

De uitgaven werden berekend als volgt :

I. Van aan de Brabantstraat tot aan den ingang van de tunnel	fr. 20,400,000
II. Tunnel en afhankelijkheden	152,100,000
III. Vak Brigittienenstraat-Zuid	15,500,000
Totaal in ronde cijfers.	fr. 188,000,000

B. — Station Brussel-Noord, en de werken aan de aldaar uitlopende lijnen, en eveneens aan de afhankelijkheden van Schaerbeek en Laeken.

(Raming van begin 1935.)

I. Werken aan de sporen	fr. 25,000,000
II. Seininrichtingen	16,492,400
III. Gebouwen	57,000,000
IV. Kunstwerken en grondwerken	35,350,000
V. Inrichting voor de elektrische tractie.	6,700,000
VI. Allerlei en niet voorzien	16,896,600
Totaal in ronde cijfers.	fr. 157,300,000

C. — Brussel-Zuid en Vorst-Zuid.

I. Werken aan de sporen.	fr. 23,750,000
II. Seininrichtingen	12,633,000
III. Gebouwen	67,300,000
IV. Kunstwerken en grondwerken	19,207,000
V. Inrichting en toerusting voor de elektrische tractie	9,615,000
VI. Allerlei en niet voorziene inrichtingen.	19,261,625
Totaal in ronde cijfers.	fr. 152,000,000

D. — Installations électriques.

Une somme de 46 millions était prévue en 1934 pour les tracteurs et installations nécessaires à l'exploitation électrique de la Jonction.

Des études ayant été entreprises postérieurement pour étendre l'électrification à tout ou partie des lignes aboutissant à Bruxelles, il fut décidé de prévoir les installations nécessaires à l'équipement de toutes les voies des gares et de la Jonction, tout en prévoyant le passage d'un certain nombre d'autorails et de trains remorqués par des locomotives à vapeur.

Malgré l'importance prédominante de la traction électrique il a été convenu d'équiper le tunnel pour en permettre une ventilation continue établie de façon à ce qu'en cas de besoin, manque de courant, destruction de centrales, le service puisse être assuré par des locomotives à vapeur et des autorails.

L'établissement de cette ventilation aura, en outre, l'avantage de faire du tunnel un vaste abri pour la population civile en cas de danger.

Une partie du coût de la ventilation sera d'ailleurs compensée par la suppression de l'acquisition de tracteurs électriques, qui étaient destinés à remorquer les trains à vapeur à travers la Jonction, entre les gares du Nord-Midi.

*
**

9. — Le total des estimations du début de 1935 était ainsi de $188 + 157 + 152 + 46 = 543$ millions ramenés à 514 millions pour tenir compte de certains doubles emplois et du fait que certaines dépenses pouvaient légitimement être imputées à l'électrification d'une partie des lignes du réseau (¹). La Société Nationale, consentant à intervenir dans la dépense d'aménagement et de modernisation des gares pour une somme de 114 millions, correspondant au coût des travaux qu'elle aurait exécutés à ces gares s'il avait été renoncé à la Jonction, il fut prévu à l'article 6 de la loi du 11 juillet 1935 que le fonds spécial serait alimenté à concurrence de 400 millions.

Ces travaux à charge de la S.N.C.F.B. ont été estimés à 110 millions, les 4 millions restants provenant du remboursement d'une dépense antérieure supportée par l'Etat.

(¹) Dans son rapport au Sénat sur la proposition de loi instituant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction, *doc.* 55, Sénat, mars 1935, le rapporteur, M. le Sénateur Waucquez fait, avec raison, abstraction de ces dépenses d'équipement électrique.

D. — Electrische inrichtingen.

Eene som van 46 miljoen frank werd in 1934 voorzien voor de tractoren en de inrichtingen, noodig voor de electrische uitbating van de Verbinding.

Daar naderhand studiën gedaan werden om de electrificatie uit te breiden tot alle of een gedeelte van de lijnen welke te Brussel uitloopen, werd beslist de noodige inrichtingen te voorzien voor de toerusting van al de sporen van de stations en de Verbinding, den doorgang nochtans voorziende van een zeker aantal autorails en treinen, gesleept door stoomlocomotieven.

Niettegenstaande de predomineerende belangrijkheid van de electrische tractie, is overeengekomen de tunnel derwijze in te richten om een aanhoudende luchtversching toe te laten, opdat in geval van nood, gebrek aan stroom, vernietiging van de centrales, de dienst gansch kunne verzekerd worden door stoomlocomotieven en autorails.

Het aanbrengen van de luchtversching zal, daarenboven, het voordeel hebben van, in geval van gevaar, van de tunnel een groote schuilplaats te maken voor de burgerlijke bevolking.

Een deel van den kostprijs voor de luchtversching zal ten andere vergoed worden door de weglating van den aankoop van electrische tractoren, die noodig waren om de stoomtreinen, tusschen de Noord- en Zuidstations, door de Verbinding te slepen.

*
**

9. — Het totaal van de ramingen, begin 1935, was dus $188 + 157 + 152 + 46 = 543$ miljoen, teruggebracht op 514 miljoen om rekening te houden met zekere in dubbel voorkomende posten en met het feit dat zekere uitgaven geldig mochten toegeschreven worden aan de electrificatie van een gedeelte van de lijnen van het net (¹). Daar de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen er in toegestemd heeft tusschen te komen in de uitgave voor inrichting en moderniseering van de stations tot een bedrag van 114 miljoen, som die overeenstemt met de kosten voor werken die zij zou uitgevoerd hebben, ware verzaakt geweest aan de Verbinding, zoo werd voorzien, bij artikel 6 van de wet van 11 Juli 1935, dat het speciaal fonds zou gespijsd worden tot een bedrag van 400 miljoen.

Deze werken, ten laste van de N.M.B.S., zijn geschat geweest op 110 miljoen, de 4 overblijvende miljoen voortkomende van de terugbetaling van eene uitgave, vroeger door den Staat gedragen.

(¹) In zijn verslag aan den Senaat nopens het wetsvoorstel tot oprichting van het Nationaal Bureau voor de Voltuiging der Noord-Zuid-Verbinding, *bescheid* 55, Senaat, Maart 1935, doet de verslaggever, M. Waucquez, terecht abstractie van deze uitgaven voor electrische toerusting.

10. Prévisions de dépenses basées sur la situation fin 1937.

La dévaluation du franc belge, qui se produisit peu de semaines après le dépôt du projet de loi relatif à l'achèvement de la Jonction, devait logiquement conduire à une hausse graduelle des matériaux et de la main-d'œuvre. Celle-ci serait restée, toutefois, inférieure au taux de la dévaluation si l'amélioration subite de la conjoncture dans le monde entier n'avait provoqué une hausse immédiate et considérable des prix de gros et de détail.

Résultat d'une prospérité soudaine et, peut-être, passagère, ces nouveaux prix à leur taux actuel, sont supérieurs, selon toute vraisemblance, à la moyenne qui s'établit dans tous les travaux publics dont l'exécution s'échelonne sur plusieurs années.

Malgré l'impossibilité d'une stabilisation à des prix aussi élevés, nous n'avons pas voulu, par souci de sincérité et d'objectivité, en écarter l'hypothèse et nous avons essayé d'établir, en nous basant sur les conditions du marché vers la fin du troisième trimestre de 1937, une prévision du coût total des travaux, dans l'hypothèse où les prix actuels se maintiendraient pendant plusieurs années consécutives.

Deux éléments complètement distincts seront examinés successivement.

1° Augmentation due à la hausse continue du prix des matériaux et des salaires.

2° Augmentation due aux améliorations diverses apportées au projet, suggérées par l'étude définitive des plans, par l'expérience acquise pendant l'exécution, en cours depuis neuf mois, du premier tronçon du tunnel, par une utilisation plus complète de la Jonction pour les lignes électriques du Métropolitain de Belgique, enfin par d'autres considérations diverses.

*
**

11. Augmentation due à la hausse du prix des matériaux et des salaires.

Le pourcentage à admettre pour cette augmentation ne peut être que très approximatif. Il suffit, pour s'en rendre compte, de considérer les différences des prix réclamés par les soumissionnaires lors des adjudications publiques de travaux importants et qui varient couramment du simple au double. Les écarts constatés dans les prix unitaires de certains postes du mètre varient parfois du simple au décuple. Nous reproduisons, à l'annexe I, une liste donnant pour un certain nombre de ces postes les prix maxima et minima demandés lors de l'adjudication du 11 septem-

10. Raming van uitgaven, gesteund op den toestand van einde 1937.

De devaluatie van den Belgischen frank, die zich voordeed enkele weken na het neerleggen van het wetsontwerp tot voltooiing van de Verbinding, diende logischerwijze te leiden naar een trapsgewijze verhooging van den prijs van de materialen en van het handwerk. Deze zou echter beneden het peil van de devaluatie gebleven zijn, zoo de plotselinge verbetering van de wereldconjunction geen onmiddellijke en aanzienlijke stijging van de groot- en kleinhandelsprijzen uitgelokt had.

Deze nieuwe prijzen, aan hun huidige bedrag, gevolg van een — misschien slechts voorbijgaande — plotselinge welvaart, zijn naar alle waarschijnlijkheid, hooger dan het gemiddelde, dat opgemaakt wordt voor al de openbare werken waarvan de uitvoering over verschillende jaren verdeeld is.

Niettegenstaande de onwaarschijnlijkheid van een stabilisatie aan zoo hooge prijzen, hebben wij uit zorg van oprechtheid en objectiviteit, de veronderstelling hiervan niet willen weglaten, en wij hebben getracht, ons steunende op de voorwaarden van de markt tegen het einde van den derden trimester van 1937, een raming te doen van den totalen kostprijs van de werken, in de veronderstelling dat de huidige prijzen, zich gedurende meerdere opeenvolgende jaren zouden handhaven.

Twee volkomen verschillende factoren zullen achtereenvolgens onderzocht worden.

1° Verhooging, te wijten aan den aanhoudenden opslag van de prijzen van de materialen en van het handwerk.

2° Verhooging, te wijten aan de verschillende verbeteringen, aan het ontwerp aangebracht, ingegeven door de definitieve studie van de plans, door de ervaring, sinds 9 maand, tijdens de uitvoering van het eerste tunnelvak opgedaan, door een vollediger benutting van de Verbinding voor de electrische lijnen van den « Métropolitain van België » en eindelijk door verschillende andere beschouwingen.

*
**

11. Verhooging, te wijten aan den opslag van de prijzen van de materialen en van het handwerk.

Het percentage, aan te nemen voor deze verhooging, kan slechts zeer benaderend zijn. Het volstaat, om zich hiervan te vergewissen, de verschillen te beschouwen van de prijzen, gevraagd door de inzen- ders bij de aanbestedingen van belangrijke openbare werken, die veelal van het enkele tot het dubbele verschillen. De afwijkingen, vastgesteld bij de eenheidsprijzen van zekere posten van de opmeting, verschillen somtijds van het enkele tot het tiendubbele. In bijlage I geven wij een lijst weer, voor zekere van deze posten de maxima- en de minimaprijzen

bre 1936. Ce n'est d'ailleurs pas la soumission globale la plus basse qui contient nécessairement les prix minima pour les différents postes.

En ce qui concerne l'adjudication du premier tronçon du tunnel, les prix globaux des soumissionnaires extrêmes sont dans la proportion de 1 à 2,2.

Ci-dessous quelques cotations pour les principaux matériaux rendus sur chantier.

	Janvier 1935.	Septembre 1936.	Juin 1937.
Pers ronds pour bétons mis en œuvre, les 100 kg . . .	95	130	225
Ciment, la tonne	138	140	205
Pierrailles, la tonne	30	39	60
Poussier, la tonne	25	28	49
Poutrelles pour charpentes métalliques	—	—	—

L'indice général des prix de gros était :

Mars 1935	464
Septembre 1936	594
Juin 1937	697

par rapport à mars 1935, une augmentation de 50 %.

L'indice des prix de détail (qui influence les salaires) était :

Mars 1935	621
Septembre 1936	690
Septembre 1937	753

soit, par rapport à mars 1935, une augmentation de 22 %.

Le *Bulletin de la Banque de Bruxelles* donne l'index des prix de gros des principaux produits et matières premières, cours mondial, au 23 septembre 1937, en prenant pour base de calcul le coefficient 100 au 31 décembre 1936. Nous en extrayons ce qui suit :

	31 déc. 1934.	31 déc. 1935.	31 déc. 1936.	23 sept. 1937.
Charbons indus- triels	72,61	90,37	100	154,11
Demi-produits sidé- rurgiques	63,83	92,71	100	125,23
Produits finis	74,32	92,98	100	117,57

Le prix de base des poutrelles, en particulier, a doublé depuis le début de 1935 jusqu'en juin 1937 (550 frs à 1.100 frs).

Pour le charbon industriel, le prix de juillet 1937 est de 177 francs la tonne contre fr. 118,75 (moyenne de 1935).

gevend, gevraagd bij de aanbesteding van 11 September 1936. Het is ten andere niet de inschrijving, met de globale laagste som, die noodzakelijkerwijs de laagste minimaprijzen voor de verschillende posten bevat.

Wat de aanbesteding voor het eerste tunnelvak betreft, zijn de globale prijzen van de uiterst verschillende inschrijvers, in de verhouding van 1 tot 2,2.

Hieronder enkele noteeringen voor de bijzondere materialen, op werfterrein geleverd.

	Januari 1935.	September 1936.	Juni 1937.
Ronde ijzers, voor beton, per 100 kg. te werk ge- steld	95	130	225
Cement, de ton	138	140	205
Steenslag, de ton	30	39	60
Steengruis, de ton	25	28	49
Balken voor ijzeren raam- werk	—	—	—

Het algemeen indexcijfer van de groothandelsprijzen bedroeg :

Maart 1935	464
September 1936	594
Juni 1937	697

in verhouding tot Maart 1935, een verhooging met : 50 t. h.

Het indexcijfer der detailprijzen (hetwelk de loonen beïnvloedt) bedroeg :

Maart 1935	621
September 1936	690
September 1937	753

hetzij, in verhouding tot Maart 1935, een verhooging met : 22 t. h.

Het *Bulletijn van de Banque de Bruxelles* geeft het indexcijfer van de groothandelsprijzen voor de bijzonderste producten en grondstoffen, wereldkoers, op 23 September 1937, als berekeningsbasis het coëfficiënt 100 op 31 December 1936 nemende :

Wij halen er uit hetgene volgt :

	31 Dec. 1934.	31 Dec. 1935.	31 Dec. 1936.	23 Sept. 1937.
Nijverheidskolen	72,61	90,37	100	154,11
Half - ruwe ijzer- grondstoffen	63,83	92,71	100	125,23
Afgewerkte stoffen	74,32	92,98	100	117,57

De basisprijs van de balken, in het bijzonder, is verdubbeld van begin 1935 tot in Juni 1937 (550 frank naar 1.100 frank).

De prijs van de nijverheidskolen, voor de maand Juli 1937, bedraagt 177 frank de ton tegen fr. 118,75 (gemiddelde van 1935).

Les fers ronds pour béton façonnés, cotés par les entrepreneurs à fr. 1.30 le kilo en septembre 1936, le sont à fr. 2.25 dans les dernières adjudications qui ont eu lieu.

*
**

12. Augmentation due aux améliorations diverses apportées au projet.

Etude complémentaire du sous-sol.

Le Conseil a estimé que, vu l'importance du travail à exécuter en pleine agglomération, il convenait de ne pas se borner aux rares sondages ayant été faits avant-guerre, et aux conclusions forcément sommaires des géologues, vu la nature très variable du sous-sol. Il fut décidé, dans un but de sécurité, de faire de nombreux sondages nouveaux, suffisamment rapprochés, et que l'existence d'immeubles n'avait pas permis de faire autrefois. Ces sondages, au nombre de 140, dont les emplacements furent déterminés d'accord avec le service géologique de l'Administration des Mines, ont été forés en grande partie à la limite des fouilles, de façon à permettre, non seulement l'étude des terrains traversés, mais à relever en tout temps, avant, pendant et après l'exécution des travaux, le niveau de la nappe aquifère dans la zone située de part et d'autre du tunnel.

L'O.N.J., a été conduit également, vu l'état précaire de l'église de la Chapelle et la proximité de la fouille du tunnel dont le parement ne se trouve qu'à 10 m. des dépendances de l'église, à faire une étude spéciale des conditions de stabilité de l'église et à y faire placer deux sismographes ultra-sensibles et un certain nombre de comparateurs, permettant des observations répétées quotidiennes. Un expert fut chargé du placement et de la surveillance quotidienne des appareils.

D'autre part, en l'absence de plans, des travaux de fouilles ont dû être effectués pour se rendre compte de la nature des fondations qui se sont révélées très précaires et semblant avoir appartenu probablement à un édifice plus ancien, construit sur un plan autre que l'église actuelle.

Des travaux de fouilles analogues et sondages ont été effectués à l'église Sainte-Gudule, et des appareils y seront placés ultérieurement.

L'Office a également eu recours à un expert pour faire une étude granulométrique des terrains traversés, spécialement des couches de sables très fins argileux, imprégnés d'eau, dits « sables bouillants ».

*
**

De bewerkte ronde ijzers voor beton, door de ondernemers in September 1936 aangerekend aan fr. 1.30 het kilogram, gaan in de laatst uitgeschreven aanbestedingen fr. 2.25.

*
**

12. Verhooging, te wijten aan de verschillende verbeteringen aan het ontwerp aangebracht.

Bijkomend onderzoek van den ondergrond.

De Raad heeft geoordeeld dat het niet zou betamen, gezien het belang van de in volle agglomeratie uit te voeren werken, zich te beperken tot de enkele zeldzame boringen die vóór den oorlog uitgevoerd werden, noch tot de noodzakelijkerwijs beknopte conclusies van de aardkundigen, gezien den zeer veranderlijken aard van den ondergrond. Er werd beslist, met het doel de veiligheid te verhoogen, te doen overgaan tot veelvuldige nieuwe boringen, dichtbij genoeg, wat het bestaan van de gebouwen destijds niet toegelaten had. Deze boringen, ten getale van 140, waarvan de plaatsen bepaald werden in verstandhouding met den Aardkundigen Dienst van het Bestuur der Mijnen, zijn voor een groot deel uitgevoerd op de grens van de uitgravingen, derwijze niet alleen het onderzoek van den doorwoelden grond toe te laten, doch ook te allen tijde, vóór, tijdens en na de voltooiing van de werken, het grondwaterpeil van de zone langs weerszijden van de tunnel op te nemen.

Het N.B.V. is insgelijks genoopt geweest, gezien den precairen toestand van de Kapellekerk en de nabijheid van de uitgraving voor de tunnel, waarvan de wand zich slechts op 10 meters van de afhankelijkheden van de kerk bevindt, een speciaal onderzoek in te stellen nopens de stabiliteitsvoorwaarden waarin de kerk zich bevindt en er twee uiterst gevoelige sismografen en een zeker aantal vergelijkers te plaatsen, dagelijks herhaalde waarnemingen toelattende. Een deskundige werd gelast met het plaatsen en het dagelijksch nazicht.

Anderzijds, bij ontstentenis van plans, zijn boringswerken moeten uitgevoerd worden om zich rekenschap te geven van den aard van de fundeeringen, dewelke zeer precair gebleken zijn en waarschijnlijk schijnen eigen te zijn geweest aan een ouder gebouw, volgens een ander plan gebouwd dan de huidige kerk.

Gelijkaardige uitgravingen en boringen zijn verricht aan de Sinte-Goedelekerk, en toestellen zullen er later geplaatst worden.

Het Bureau heeft insgelijks beroep gedaan op een deskundige om een onderzoek nopens de korrelverhouding te doen in de doorkruiste terreinen, in het bijzonder in de lagen van zeer fijn kleiachtig, waterhoudend zand, genaamd « driftzand ».

*
**

13. Egout collecteur latéral à la Jonction.

Voir chapitre III : Expropriations.

Ce collecteur constitue, en quelque sorte, un quatrième puits du tunnel de la Jonction. L'espace libre entre le collecteur et le plafond du tunnel sera de la plus grande utilité pour l'établissement de gaines de ventilation et la pose de canalisations diverses. Sans la disposition de cet espace, l'établissement d'une ventilation convenable se fut révélée très difficile.

*
****14. Ventilation des puits du tunnel et locaux accessoires.**

Comme il a été dit au D du paragraphe 8, il a été décidé d'établir, dans toute la longueur du tunnel, une ventilation artificielle.

Le programme d'exploitation prévoit le maintien de la traction à vapeur pour un certain nombre de trains. D'autre part, un grand nombre de rames automotrices assureront des services traversant la Jonction et dégageront un volume important de gaz nocifs qu'il importe d'éliminer d'une façon continue.

Dès à présent, la ligne Bruxelles-Anvers est électrifiée et les rames électriques traverseront la Jonction; d'autres lignes seront peut-être électrifiées pour l'époque d'achèvement des travaux, mais il a été jugé prudent de prévoir une exploitation à vapeur au cas où, pour une circonstance accidentelle ou fortuite, le courant viendrait à manquer pendant un certain temps.

Enfin, en accord avec le Commissariat général pour la protection contre les attaques aériennes, il a été prévu que le tunnel et ses dépendances (voir plus loin) pourraient servir d'abri pour la population en cas d'attaques aériennes, abri où l'égout collecteur permettra l'évacuation des immondices et où le dispositif de drainage le long de la paroi Est du tunnel et l'égout-drain donneront une eau potable en quantité suffisante.

*
****15. Utilisation de l'espace libre au-dessus du plafond du tunnel et sous le niveau des rues ou des caves des immeubles à construire sur le tunnel.**

Dans une notable partie du tunnel, il reste au-dessus du plafond du tunnel un espace libre de plusieurs mètres de hauteur. Cet espace peut évidemment être remblayé, mais cette épaisseur de terres serait d'un poids élevé, et sujette, pendant longtemps à des tassements; aux endroits où seront érigés des immeubles, l'établissement des fondations de ceux-ci

13. Moerriool, zijdelings van de Verbinding.

Zie hoofdstuk III : Onteigeningen.

Dit riool maakt, eenigerwijs, een vierden koker van den tunnel van de Verbinding, uit. De vrije ruimte, tusschen het moerriool en het plafond van de tunnel, zal van het grootste nut wezen voor het inrichten van luchtververschingsschachten en het aanbrengen van verschillende leidingen. Zonder de beschikking over deze ruimte, zou het inrichten van eene behoorlijke luchtverversching zeer moeilijk verwezenlijikbaar gebleken zijn.

*
****14. Ventilatie van de tunnelkokers en de bijbehorende lokalen.**

Zooals gezegd sub D van paragraaf 8, is beslist over gansch de lengte van de tunnel een kunstmatige ventilatie tot stand te brengen.

Het uitbatingsprogramma voorziet het behoud van de stoomtractie voor een zeker aantal treinen.

Anderzijds zullen een groot aantal stellen, met automotricen, diensten door de Verbinding verzekeren, die een belangrijke schadelijke gasmassa zullen uitwasemen, welke het betaamt op een aanhoudende wijze te verwijderen.

De elektrische stellen van de geëlectriceerde lijn Brussel-Antwerpen zullen, van nu af aan, de Verbinding doorkruisen; andere lijnen zullen waarschijnlijk geëlectriceerd worden tegen het tijdstip van voltooiing van de werken, doch het is voorzichtig geoordeeld eene uilbating met stoom te voorzien voor het geval dat, wegens ongeval of toeval, de stroom gedurende een zekere tijdspanne mocht komen te ontbreken.

Eindelijk, in accoord met het Algemeen Secretariaat voor bescherming tegen luchtaanvallen, is voorzien dat de tunnel en zijn afhankelijkheden (zie verder) zouden kunnen dienen tot schuilplaats voor de burgerlijke bevolking bij luchtaanvallen, schuilplaats waar het moerriool het verwijderen van de vuilnis zou toelaten en waar het drainerstelsel langs den Oostelijken wand van den tunnel en het drainierriool in voldoende hoeveelheid drinkbaar water zullen leveren.

*
****15. Benutting van de vrije ruimte boven het plafond van de tunnel en onder het niveau van de straten of van de kelders der te bouwen goederen.**

In een aanzienlijk gedeelte van de tunnel blijft boven het plafond van de tunnel een vrije ruimte over van verschillende meters hoogte. Deze ruimte kan natuurlijk aangevuld worden, maar deze aard-dikte zou zwaar wegen en, gedurende langen tijd, aan inzakkingen bloot stellen; op plaatsen, waar gebouwen zullen opgericht worden, zou het tot stand

serait onéreuse, ce qui aurait une répercussion défavorable certaine sur la valeur des terrains.

L'Office a décidé d'établir, dans les parties du tunnel où ce travail est possible ou recommandable, des locaux facilement accessibles qui pourront être loués en temps normal à des particuliers (sauf à la Halte centrale) ou à des services publics. Ces vastes espaces couverts seront de la plus grande utilité dans le centre de la Ville où des emplacements font défaut, pour garages, dépôts de stocks de marchandises, dépôts d'archives à l'abri du feu, etc. Ils seront ventilés par le dispositif de ventilation générale du tunnel.

Au premier tronçon en cours d'exécution, a été prévu, pour tirer parti de la surélévation du terrain entre la rue des Alexiens et la rue de l'Hôpital, la construction au-dessus du tunnel, d'un vaste garage d'environ 5.000 m² de superficie, accessible de la place de Dinant et de la rue de l'Hôpital.

Cet abri, de même que les locaux analogues à établir dans les autres tronçons du tunnel, pourra servir à la protection de la population en cas d'attaques aériennes; sa situation, pour cet usage, est éminemment favorable, au cœur d'un des quartiers les plus densément peuplés de la capitale. En cas de besoin, le tunnel lui-même pourra servir au même usage.

En temps normal, la location produira une somme qui atteindra certainement, et peut-être dépassera, le montant des charges financières correspondant à la dépense.

*
**

16. Protection du tunnel.

S'il n'est pas possible de protéger le tunnel contre les bombardements d'artillerie lourde ou contre la chute de torpilles aériennes, il a été néanmoins reconnu utile de protéger le tunnel contre les attaques par bombes incendiaires ou les projectiles d'un calibre moyen.

L'expérience, non seulement, celle de la guerre, mais celle du grand séisme de Tokio et Yokohama a montré que les constructions en béton armé, et surtout en béton armé de poutrelles enrobées, ont montré une résistance inattendue et que les attaques ou secousses les plus violentes n'ont fait que des dégâts limités.

L'Office a jugé utile de renforcer le plafond du tunnel et celui des locaux prévus au niveau intermédiaire de façon à leur assurer une self-protection dans la mesure du possible.

Les travaux seront utiles si, par suite de circonstances que tout le monde espère ne voir jamais se

brenge van de fundeeringen zeer kostbaar komen, wat een zekere ongunstige weerslag op de waarde van de terreinen zou hebben.

Het Bureau heeft beslist, in de deelen van de tunnel waar dit werk mogelijk of geraadzaam is, gemakkelijk te bereiken lokalen in te richten, die, in normale tijden, aan particulieren zouden kunnen verhuurd worden (uitgenomen in de Centrale Halte) ofwel aan openbare diensten. Deze uitgestrekte overdekte ruimten zullen in het centrum van de Stad, waar aan dergelijke plaatsen gebrek is, van het grootste nut blijken voor garages, goederenvoorraadbewaarplaatsen, bewaarplaatsen voor archieven — bestand tegen brand — enz. Zij zullen verlucht worden door het algemeen verluchtingsstelsel van den tunnel.

Op het eerste vak, op weg van uitvoering, ten einde voordeel te trekken uit de grondverhooging tusschen de Alexianen, en de Gasthuisstraat, is het bouwen beslist van een ruime garage, boven den tunnel, ongeveer 5.000 m² oppervlakte, toegankelijk van de Dinantplaats en de Gasthuisstraat.

Deze schuilplaats, evenals de gelijkaardige in de andere tunnelvakken in te richten lokalen, zal kunnen dienen tot het beschermen van de burgerlijke bevolking bij luchtaanvallen; haar ligging, in het midden van een der dichtst bevolkte wijken van de hoofdstad is, voor dit doel, uiterst geschikt. In geval van nood zal de tunnel zelf voor gelijkaardig doel kunnen gebruikt worden.

In normale tijden zal de verhuring een som opbrengen die voorzeker het bedrag van de uit deze uitgave voortspruitende financiële lasten zal bereiken en misschien zal overtreffen.

*
**

16. Bescherming van de tunnel.

Indien het niet mogelijk is de tunnel te beschermen tegen het bombardement met zware artillerie of tegen het vallen van luchttorpedos, toch is het niettemin nuttig erkend de tunnel te beschermen tegen aanvallen met brandstichtende bommen of torpedos van gemiddeld kaliber.

De ervaring, niet alleen deze opgedaan tijdens den oorlog, maar ook deze opgedaan bij de aardshokken te Tokio en Yokohama, heeft uitgewezen dat de gebouwen in gewapend beton en in het bijzonder, deze in gewapend beton met ijzer ingewerkt, een niet verwachten weerstand bieden en dat de hevigste aanvallen of schokken slechts beperkte schade berokkend hebben.

Het Bureau heeft het nuttig geoordeeld het plafond van de tunnel en de lokalen, voorzien op het tusschenpeil, te verstevigen, derwijze hen, in de mate van het mogelijke, een eigen weerstandsvermogen te verzekeren.

De werken zullen nuttig blijken, indien, tengevolge van omstandigheden welke iedereen hoopt dat

produire, tunnel et locaux situés au-dessus, devaient servir d'abris à la population. Dans l'état d'alerte de la situation politique internationale, l'opinion publique aurait fait grief à l'O.N.J. de ne pas saisir l'occasion de faire ce qui était en son pouvoir pour la protection de l'ouvrage en même temps que de la population civile au cœur de la capitale.

La question s'est posée de savoir s'il n'eut pas été logique d'imputer la dépense supplémentaire, qui est loin d'être négligeable, à d'autres budgets que celui du fonds spécial de l'Office.

Mais, outre qu'il n'eut pas été possible de séparer la dépense afférente à la self-protection des installations ferroviaires, de celle imputable à la protection de la population contre les attaques aériennes, la postulation des crédits nécessaires sur le crédit accordé au Commissariat général de la protection aérienne passive eut exigé de longs délais et le vote de crédits supplémentaires par les Chambres. L'Office a estimé que, vu le caractère d'intérêt général de la dépense et la difficulté de l'établir sur des bases logiques, il devait la prendre à charge du fonds spécial voté pour la Jonction, quitte à ce que la ventilation en soit faite ultérieurement si la chose est jugée utile.

*
**

17. Rectification et amélioration de tracés.

Ces modifications sont justifiées au chapitre III concernant les expropriations.

*
**

18. Modifications à la voirie existante.

Voir également chapitre III concernant les expropriations. Ces améliorations, nécessaires et utiles pour la circulation générale, le sont également pour faciliter le trafic aux abords des gares et points d'arrêt et pour prévoir les besoins de l'avenir.

Le coût des expropriations et d'établissement de la voirie sera compensé ultérieurement en grande partie par une plus-value du domaine immobilier de l'Office. On ne peut comparer avec précision la valeur de parcelles de forme défavorable situées dans des artères tortueuses et étroites, à celle de terrains d'étendue moindre, à front de larges artères de grande circulation et où il sera possible de construire de vastes immeubles. Mais l'augmentation de valeur ne fait aucun doute.

Il serait hasardeux de traduire cette plus-value en chiffres, et de fixer une date de récupération à cause

zij zich nooit zullen voordoen, de tunnel en de lokalen daarboven gelegen, moesten dienen tot schuilplaats voor de bevolking. In den alarmtoestand waarin den internationalen politieken toestand verkeert, zou de openbare meening er het N.B.V. een verwijt van gemaakt hebben, niet de gelegenheid te baat te hebben genomen te doen wat in zijne macht was om de veiligheid te verzekeren en van het werk zelf en van de burgerlijke bevolking van het centrum der hoofdstad.

De vraag is gesteld geworden of het niet logischer zou geweest zijn, de bijkomende uitgave, welke ver van onbelangrijk is, aan te rekenen aan andere budgetten dan dit van het speciaal fonds van het Bureau.

Maar, waar het ten andere niet mogelijk geweest ware de uitgave voor zelfbescherming van de spoorinrichtingen af te scheiden van deze, aan te rekenen voor de bescherming van de burgerlijke bevolking tegen luchtaanvallen, zou het aanvragen van de noodige credieten op het crediet toegestaan aan het Algemeen Commissariaat voor passieve luchtbescherming en het stemmen van de bijkomende credieten door de Kamers te lange termijnen geëischt hebben. Het Bureau heeft geoordeeld, gezien het karakter van algemeen nut van de uitgave en de moeilijkheid deze op logische gronden te splitsen, dat het deze uitgave ten laste moest nemen van het speciaal fonds, voor de Verbinding gestemd, al zou het nadien, indien zulks gewenscht zou geoordeeld worden, de ventilatie der uitgave kunnen vragen.

*
**

17. Wijziging en verbetering van tracés.

Deze wijzigingen zijn gerechtvaardigd onder hoofdstuk III, betreffende de onteigeningen.

*
**

18. Wijziging aan de bestaande wegen.

Zie eveneens hoofdstuk III betreffende de onteigeningen. Deze verbeteringen, noodzakelijk en nuttig voor het algemeen verkeer, zijn dit insgelijks voor het vergemakkelijken van het verkeer in de omgeving van de stations en stopplaatsen en eveneens om de noodwendigheden voor de toekomst te voorzien.

De kostprijs van de onteigeningen en het aanleggen van de wegen zal later, in groote mate, vergoed worden door eene meerwaarde van het onroerend domein van het Bureau.

Men kan niet met juistheid de waarde vergelijken van perceelen van ongunstige samenstelling, gelegen in hochtige en smalle straten, bij deze van terreinen, met kleine uitgestrektheid, van voren aan groote verkeersaders gelegen, en waar het mogelijk zijn zal groote gebouwen op te trekken. Maar de vermeerdering in waarde laat geen enkelen twijfel over.

Het zou gewaagd zijn deze meerwaarde in cijfers om te zetten of een datum van invorderbaarheid vast

de la variabilité du marché immobilier et l'incertitude de l'avenir, mais la plus-value n'en est pas moins certaine.

Pour l'établissement de la voirie qui doit remplacer la voirie défectueuse existante, le tracé des rues n'a pu être identifié avec celui du tunnel, à cause des besoins différents des circulations urbaine et ferroviaire. Il en résulte qu'en bon nombre d'endroits, des alignements sont situés en tout ou partie sur le tunnel lui-même qui a été conçu pour supporter, en ces endroits des immeubles de hauteur maximum permise par les règlements communaux. Il sera imposé aux constructeurs de prévoir des plafonds en béton armé, à chaque étage, et la protection du tunnel en sera largement renforcée.

L'augmentation de dépenses sera compensée par une plus-value de terrains à aliéner avec servitude de passage des voies ferrées en sous-sol. L'existence du tunnel évitera, du reste, aux constructeurs, l'établissement de fondations coûteuses. Toutes précautions seront prises pour éviter les inconvénients des trépidations et du bruit.

*
**

19. Points d'arrêt « Chapelle » et « Congrès ».

Le pertuis Est de la Jonction est réservé à la ligne Bruxelles-Anvers. Il est à prévoir que, dans un proche avenir, la plupart de ces trains, après avoir traversé la Jonction, desserviront, au delà de Bruxelles-Midi, certaines autres lignes aboutissant à cette gare, avec arrêt aux gares de la Grande banlieue. Ce service, du moins dans les environs de Bruxelles, devra être intensifié, dès l'achèvement des travaux et deviendra un véritable service de métropolitain. Il est appelé à avoir un grand succès, parce que, au fur et à mesure du développement de la circulation, le trafic routier, transports en commun et véhicules privés dans les grandes agglomérations, voit sa vitesse moyenne se réduire par suite d'encombrement, malgré les améliorations de voirie et de signalisation.

Dans le but de permettre aux usagers du railway de se rapprocher dans toute la mesure du possible de leur destination, l'Office a décidé de prévoir, dans le pertuis Est, des points d'arrêt à proximité de la place de la Chapelle et de la place du Congrès. Cette décision entraîne un élargissement qui a sa répercussion sur le coût des travaux et l'étendue des expropriations. Mais la dépense correspondante aura une contrepartie indirecte dans les recettes dues à l'augmentation du trafic et directe dans la plus-value des terrains à aliéner aux abords de ces points d'arrêt.

te stellen, wegens de veranderlijkheid van de prijzen van de onroerende goederen en de onzekerheid nopens de toekomst, doch de meerwaarde is er niet te minder zeker om.

Voor het aanleggen van de wegen, die de bestaande gebrekkige straten moeten vervangen, is het tracé van de straten niet identiek kunnen zijn met dit van de tunnel, uit oorzaak van de verschillende noodwendigheden voor het stadsverkeer en het spoorwegverkeer. Hieruit volgt dat op verschillende plaatsen de rooilijnen gansch of gedeeltelijk op de tunnel gelegen zijn, die opgevat is om op deze plaatsen gebouwen te dragen volgens de maximumhoogte door de reglementen toegelaten. Aan de ondernemers zal opgelegd worden, op iedere verdieping, plafonds in gewapend beton te voorzien, waardoor de bescherming van den tunnel in groote mate zal verbeterd worden.

De verhooging van de uitgaven zal vergoed worden door een meerwaarde van de terreinen, te vervreemden met dienstbaarheid van doortocht, in ondergrond, van de spoorbanen. Het bestaan van de tunnel zal ten andere, aan de bouwmeesters, het tot stand brengen van kostelijke fundeeringen besparen. Alle voorzorgen tot voorkoming van bezwaren van trillingen en gerucht, zullen genomen worden.

*
**

19. Stopplaatsen Kapel en Congres.

De Oostkoker van de Verbinding is voorbehouden voor de lijn Brussel-Antwerpen. Het is te voorzien dat, in een naaste toekomst, het meerendeel van deze treinen, na de Verbinding doorkruist te hebben, verder dan Brussel-Zuid, zekere andere lijnen zullen bedienen, in dit station uitlopend, met halten in de stations van de voorsteden. Deze dienst zal, ten minste in de omgeving van Brussel, intensiever moeten gemaakt worden. onmiddellijk na de voltooiing van de werken en zal zodoende een echten Metropolitaindienst worden. Deze is geroepen tot een groot succes, daar het wegverkeer, het gemeenschappelijk vervoer en de private rijtuigen in de groote agglomeratie, naarmate de uitbreiding van het verkeer, hun gemiddelde snelheid verminderd zien door de versperring, dit niettegenstaande de verbetering van de wegen en het seinstelsel.

Met het doel de benuttigers van den railway toe te laten zoo dicht mogelijk hun bestemming te benaderen, heeft het Bureau beslist in den Oostkoker halten te voorzien in de nabijheid van de Kapelleplaats en de Congresplaats. Deze beslissing noodzaakt eene verbreding, die haar weerslag heeft op den kostprijs en op de uitgestrektheid van de onteigeningen. Maar de overeenstemmende uitgave zal als onrechtstreeksche tegenwaarde de ontvangsten, te wijten aan het vermeerderen van het trafice, hebben en als rechtstreeksche tegenwaarde de meerwaarde van de in de omgeving van deze halten te vervreemden terreinen.

20. Renforcement des ponts et murs de soutènement entre le tunnel et Bruxelles-Midi.

Les murs de soutènement de cette section ont été exécutés, en grande partie, avant la guerre et, de même que les ponts, sont restés inachevés. Depuis cette époque, par suite des progrès de la technique et des besoins croissants du trafic de l'avenir, les charges réglementaires d'épreuve à prévoir dans les calculs ont été sensiblement augmentées; les vérifications faites avant de procéder à l'achèvement des ouvrages ont montré l'opportunité de renforcer les fondations de certains d'entre eux et de consolider les murs de soutènement.

Les tabliers métalliques montés avant 1914 devront, pour le même motif, être renforcés et aussi pour parer à l'amaigrissement des tôles, dû à la rouille; certains devront être pourvus de tabliers nouveaux.

D'autre part, l'Office s'était proposé d'achever le viaduc (magasins sous voie) de la place de la Constitution en conservant les élévations et façades des plans primitifs. Il a été jugé ultérieurement que leur aspect architectural ne correspondait pas aux exigences de l'esthétique moderne et aurait été en opposition flagrante avec les nouveaux bâtiments de la gare de Bruxelles-Midi et les murs de soutènement et viaducs compris entre la rue d'Argonne et les façades de la gare nouvelle.

La transformation de ces viaducs a été comprise dans le programme du concours qui a été institué entre architectes pour la station et ses dépendances. Bien que toutes dispositions seront prises pour conserver les fondations et murs existants et réduire la dépense, il n'en résultera pas moins des frais supplémentaires, qui n'ont pas été compris dans les estimations primitives.

*
**

21. Concours d'architecture.

D'accord avec la Société Nationale des Chemins de fer, l'Office a décidé d'instituer des concours entre architectes pour les gares du Nord et du Midi, et l'urbanisme de leurs abords. La question de procéder à d'autres concours pour la voirie nouvelle, pour des ensembles architecturaux à respecter par les futurs constructeurs d'immeubles des nouveaux quartiers est à l'examen.

Les deux épreuves qui ont eu lieu pour la gare du Midi et ses abords, les concours qui sont projetés et seront décidés par une Commission aux travaux de laquelle participeront les délégués des communes intéressées, entraînent à des dépenses le Jury (consistant en jetons de présence), de locaux d'exposition et, surtout, de primes qui ne pourraient être négligeables

20. Verzwaring van de bruggen en van de steunmuren tusschen de tunnel en Brussel-Zuid.

De steunmuren van deze sectie zijn, voor een groot deel, vóór den oorlog uitgevoerd en zijn, evenals de bruggen, onafgewerkt gebleven. Tengevolge van den vooruitgang van de techniek en van de stijgende noodwendigheden voor het vervoer in de toekomst, zijn de in de berekening te voorzien reglementaire proefladingen, sindsdien, gevoelig verhoogd; de gedane vaststellingen, alvorens tot de voltooiing van de werken over te gaan, hebben de wenschelijkheid bewezen de fundeeringen te versterken van zekere bruggen en de verzwaring van de steunmuren.

De ijzeren bovenbouwen, gemaakt vóór 1914, moeten om dezelfde redenen versterkt worden alsook om de uittering van de platen, te wijten aan het roest, te vermijden; andere zullen van nieuwe bovenbouwen moeten voorzien worden.

Anderzijds had het Bureau de voltooiing opgevat van het viaduct (magazijnen onder de sporen) van de Grondwetplaats, met behoud van de verhoogingen en de voorgevels van de oorspronkelijke plans. Later werd geoordeeld dat hun bouwkundig uitzicht niet meer beantwoordde aan de eischen van de moderne esthetiek en in zonneklare legening zou geweest zijn met de nieuwe gebouwen van het station Brussel-Zuid en de steunmuren en de viaducten tusschen de Argonnestraat en de voorgevels van het nieuwe station.

De verandering van deze viaducten is begrepen in het programma van den wedstrijd, die ingericht is geweest onder bouwkundigen, voor het station en zijn afhankelijkheden. Alhoewel alle maatregelen zullen getroffen worden om de fundeeringen en de bestaande muren te behouden en zoo de uitgave te verminderen, toch zullen er niettemin bijkomende onkosten uit voortspruiten, die niet begrepen zijn in de oorspronkelijke ramingen.

*
**

21. Wedstrijden van Bouwkunde.

In overleg met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, heeft het Bureau beslist wedstrijden onder de bouwkundigen in te richten voor de Noord- en Zuidstations en den wegeaanleg in hun omgeving. De kwestie, over te gaan tot het inrichten van andere wedstrijden voor de nieuwe wegen, voor een architecturaal plan, te eerbiedigen door de toekomstige bouwmeesters van gebouwen in de nieuwe wijken, is ter studie.

De twee wedstrijden die plaats gehad hebben voor het Zuidstation en zijn toegangen, de wedstrijden die ontworpen zijn en zullen beslist worden door eene Commissie, aan wier werken de afgevaardigden van de betrokken gemeenten zullen deelnemen, geven aanleiding tot uitgaven voor de jury (bestaande uit presentiegelden), voor expositiezalen en, bovenal,

si on désirait attirer des concurrents capables et qui ont paru amplement justifiés par l'importance des problèmes à résoudre et les constructions à ériger. L'ensemble des dépenses nécessitées par ces concours peut être estimé à 435,000 francs dont la très grande partie répartie en primes, soit 375,000 francs.

D'autres concours, à épreuve unique, seront organisés vraisemblablement pour l'urbanisation des abords de la gare du Nord et d'autres quartiers traversés par la Jonction.

La dépense totale à envisager peut être estimée à 600,000 francs.

*
**

22. Gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

L'exécution de la Jonction entraîne le relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, ainsi que celui des voies des lignes y aboutissant et d'importants remaniements et reconstructions d'installations nécessaires à l'exploitation, remises aux locomotives et dépendances, châteaux d'eau, cabines de signalisation, bâtiments pour services divers, ponts, etc.

Ces transformations doteront les deux gares principales du pays d'un aménagement répondant aux besoins de la technique moderne et aux nécessités du trafic intensif interurbain et de grande banlieue de l'avenir.

Elles auront aussi pour résultat de faciliter la circulation dans l'agglomération, où les faisceaux d'accès aux gares ont empêché toute communication entre les quartiers situés de part et d'autre des voies. Ces obstacles, qu'on a appelé « murailles de Chine », disparaîtront à bref délai. La construction de plusieurs ouvrages est en cours.

Mais les études définitives auxquelles il a été procédé ont montré que, pour le relèvement des lignes d'accès à Bruxelles-Nord, il était indispensable de détourner vers la rue du Pavillon, la rue des Palais, coupée actuellement par les voies et dont la continuité n'est assurée jusqu'à présent que par une passerelle pour piétons qui a remplacé le passage à niveau supprimé au début du siècle. Des raisons techniques imposaient le détournement de la rue. Mais, sur les vives instances de la commune de Schaerbeek, l'Office, en accord avec le Ministre des Transports, a décidé de construire un passage inférieur supplémentaire dans le prolongement de la rue des Palais. Il en résulte une dépense de plusieurs millions, à laquelle il n'a pu être renoncé, dans un but d'intérêt général, et en vue de faciliter les accès aux installations maritimes.

voor premiën, die niet onbelangrijk mogen zijn zoo men wenscht bekwame deelnemers aan te lokken. Deze premiën schijnen voldoende gerechtvaardigd door de belangrijkheid van de op te lossen vraagstukken en de op te richten gebouwen. Het totaal der voor deze wedstrijden noodzakelijke uitgaven mag geschat worden op 435,000 frank waarvan het grootste gedeelte verdeeld wordt in premiën, hetzij 375,000 frank.

Andere wedstrijden, in een enkele proef, zullen waarschijnlijk ingericht worden voor de stedenbouwkunde van de toegangswegen tot het Noordstation en de andere door de Verbinding doorkruiste wijken.

De totale te beschouwen uitgave mag op 600,000 frank geschat worden.

*
**

22. Stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

De uitvoering van de Verbinding maakt het verhoogen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid noodzakelijk, evenals het verhoogen van de daar uitlopende lijnen, en belangrijke omwerkingen en herbouwingen van de voor de uitbating noodige instellingen, locomotiefstelplaatsen met afhankelijkheden, watertorens, gebouwen voor de verschillende diensten, bruggen, seincabines, enz.

Deze wijzigingen zullen de twee bijzonderste stations van het land begiftigen met eene instelling die beantwoordt aan de eischen van de moderne techniek en aan de noodwendigheden van een intensief intercommunaal verkeer en verkeer in de omgeving, voor de toekomst.

Zij zullen ook tot nitslag hebben het verkeer in de agglomeratie te vergemakkelijken, waar het net van toegangswegen tot de stations iedere verbinding van de wijken, aan weerszijden van de sporen gelegen, verhinderd hebben. Deze hindernissen, die men « Chineesche muren » genoemd heeft, zullen binnen kort verdwijnen. De uitvoering van verschillende kunstwerken is aan gang.

Maar de verschillende studiën, tot dewelke overgegaan is, hebben uitgemaakt dat, wat het verhoogen van de toegangsspooren naar Brussel-Noord betreft, het onmisbaar is de Paleizenstraat, thans onderbroken door de sporen en waarvan de voortzetting tot heden toe slechts verzekerd is door een brug voor voetgangers, die den overweg sinds het begin van deze eeuw vervangen heeft, om te leiden langs de Paviljoenstraat. Redenen van technischen aard legden de omleiding van de straat op. Doch, ingevolge het dringend verzoek vanwege de gemeente Schaerbeek heeft het Bureau, in accoord met den Heer Minister van Verkeerswezen, beslist een bijkomenden ondergrondschen doorgang te maken voor de voortzetting van de Paleizenstraat. Hieruit vloeit een uitgave van verschillende millioenen voort, aan dewelke niet is kunnen verzaakt worden wegens een algemeen belang, en om den toegang tot de zeevaartinrichtingen te vergemakkelijken.

D'autre part, les études définitives auxquelles ont procédé l'Office et la S.N.C.F.B., ont démontré l'utilité de prévoir sous les voies, à proximité des entrées et sorties des gares nouvelles, de très larges rues couvertes facilitant l'accès des voyageurs ainsi que le mouvement des automobiles et tramways.

Ces études ont permis de décider d'autres améliorations, qui seront de la plus grande utilité pour l'exploitation, et que la décision d'achever la Jonction permet d'exécuter. Nous citerons, à titre d'exemple, le pont-rails à construire au quadrilatère de Schaerbeek pour permettre le passage des voies du Quartier-Léopold vers Bruxelles-Nord, sous les lignes d'Anvers et de Liège. Actuellement, les voies de la ligne Bruxelles-Nord à Namur doivent couper la ligne électrique par une traversée à niveau, qui est une entrave et un danger constant pour l'exploitation et a imposé de considérer les gares du Quartier-Léopold et de Schaerbeek, comme terminus de la plupart des trains de la ligne de Namur, ce qui est un obstacle au développement du trafic voyageurs.

L'augmentation des dépenses sera largement compensée par une rationalisation favorable au trafic, après la mise en service de la Jonction.

Des raccordements projetés à Uccle-Calevoet, entre les lignes Bruxelles-Charleroi et Schaerbeek-Hal et, d'autre part, à Watermael entre cette dernière ligne et celle de Bruxelles-Namur, permettront d'organiser des trains Bruxelles-Namur ou au delà et vice versa, en boucle via la Jonction et Bruxelles-Midi.

*
**

23. Assurance imposée à l'entrepreneur.

Etant données les difficultés d'exécution, la présence à proximité des fouilles de nombreux immeubles vétustes et en état de stabilité précaire, le cahier des charges du premier tronçon du tunnel a imposé à l'entrepreneur la conclusion d'une police d'assurance couvrant, pendant la durée des travaux, l'Office en totalité et l'entrepreneur, à raison de 75 %, des conséquences de tous accidents soit à l'ouvrage lui-même, soit aux immeubles, aux installations voisines et aux tiers. L'assurance doit couvrir également tous les risques afférents à la responsabilité décennale.

Le contrôle exercé par la représentation technique des compagnies d'assurances (bureau Securitas) a renforcé et complété celui de l'Office.

Le coût de cette police, non prévue primitivement, s'est élevé à environ $3 \frac{1}{2}$ % du montant de la soumission; mais on peut ajouter que l'entrepreneur n'a pas dû tenir compte, dans ses calculs, de certains risques

Anderzijds hebben de definitieve studiën, tot dewelke het Bureau en de N. M. B. S. zijn overgegaan, het nut bewezen, in de nabijheid van de in- en uitgangen van de stations, onder de sporen, zeer breede overdekte straten te voorzien, den toegang van de reizigers in de hand werkende, evenals het verkeer van de autos en de trams.

Deze studiën hebben toegelaten tot andere verbeteringen te beslissen, die van het grootste nut zullen zijn voor de uitbating en die kunnen uitgevoerd worden, dank aan de beslissing tot voltooiing van de Verbinding. Wij halen aan, bij wijze van voorbeeld, de spoorbrug aan den vierhoek van Schaerbeek op te bouwen, ten einde den doorgang toe te laten van de sporen van Brussel-Leopoldswijk naar Brussel-Noord, onder de sporen van de lijnen Antwerpen en Luik. Ten huidigen dage moeten de sporen van de lijn Brussel-Noord naar Namen, de elektrische lijn, door een overgang op niveau, doorsnijden, wat een belemmering en een aanhoudend gevaar beteekent voor de uitbating en genoodzaakt heeft de stations Brussel-Leopoldswijk en Schaerbeek te beschouwen als eindpunt voor het grootste deel van de treinen van de lijn Namen, wat een hindernis is voor de uitbreiding van het reizigersverkeer.

Het verhoogen van de uitgaven zal in groote mate vergoed worden door eene voor het verkeer gunstige rationalisatie, na het in dienst stellen van de Verbinding.

Aansluitingen, voorzien te Uccle-Calevoet, tusschen de lijnen Brussel-Charleroi en Schaerbeek-Halle en anderzijds, te Watermaal, tusschen deze laatste lijn en deze Brussel-Namen, zullen toelaten treinen Brussel-Namen of verder, en omgekeerd, in te leggen in ring langs de Verbinding en Brussel-Zuid.

*
**

23. Verzekering, opgelegd aan den ondernemer.

Gezien de uitvoeringsmoeilijkheden, de nabijheid bij de uitgravingen van zeer oude en in precarinen toestand verkeerende gebouwen, heeft het lastkohier voor het eerste tunnelvak aan den ondernemer het afsluiten van een verzekeringspolis opgelegd, hetwelk, gedurende gansch den duur der werken, het Bureau voor de totale som, en den ondernemer voor 75 t. h. dekt voor de gevolgen, kunnende overkomen aan de werken zelf, of aan de gebouwen, nabijzijnde inrichtingen of aan derden. De verzekering moet ook alle risico's dekken, betrekking hebbende op de tienjarige verantwoordelijkheid.

Het toezicht, uitgeoefend door de technische vertegenwoordiging van de verzekeringsmaatschappijen (Bureau Securitas) is dit van het Bureau komen versterken en aanvullen.

De kostprijs van deze polis, oorspronkelijk niet voorzien, bedraagt ongeveer $3 \frac{1}{2}$ t. h. van de toewijzing; maar men mag hieraan toevoegen dat de ondernemer, bij zijne berekeningen, geen nota heeft

qui l'auraient porté à augmenter le montant de sa soumission.

Ce système d'assurance a été appliqué également à des entreprises concernant le relèvement des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

*
**

24. Frais généraux.

En matière de travaux publics, il n'est pas tenu compte, dans les estimations, des frais généraux, c'est-à-dire, des dépenses de personnel et de matériel afférentes aux études préparatoires et définitives et à l'exécution des projets.

En ce qui concerne l'Office, toutes les dépenses, depuis sa création, ont été imputées au fonds spécial voté par les Chambres : aménagement des locaux pour bureaux et leur entretien, direction, traitements et salaires, éclairage et chauffage, fournitures de bureau, outillage, etc., tous les frais qui, normalement, sont supportés par les budgets généraux de l'Etat.

La majeure partie du personnel a été recruté à titre temporaire; pour le petit nombre d'agents détachés des administrations de l'Etat, ou de la Société Nationale des Chemins de fer, les traitements correspondants sont remboursés à leur administration d'origine.

Les travaux de transformation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi et lignes y aboutissant dont l'importance dépasse celle de la Jonction proprement dite, avec la complication d'exécution par phases successives permettant la majoration du service des trains, ont été mis à l'étude par la S.N.C.F.B. dès le début de 1934. La S.N.C.F.B. a créé, dans ce but, un service spécial, dénommé bureau 33/3, chargé de l'étude et de la réalisation des travaux et des questions délicates concernant l'organisation du trafic pendant les diverses étapes d'exécution.

Les frais généraux de ce service spécial ont été portés au débit du fonds spécial, et depuis l'origine de ce service, à concurrence des trois quarts; le dernier quart étant à charge de la Société qui, en cas d'abandon de la Jonction aurait eu à supporter les frais généraux de la modernisation projetée des gares.

Le total de tous les frais généraux, pour l'Office et la S.N.C.F.B., est estimé à 5,550,000 francs jusque fin 1937 et à environ 17 millions jusqu'à la fin des travaux dont 8,800,000 francs pour la S.N.C.F.B.; cette somme n'a pas été comprise dans les estimations, ainsi qu'il a toujours été d'usage en matière de travaux publics. Nous la comprenons dans les estimations actuelles.

mooten houden van zekere risico's die hem zouden genoopt hebben het bedrag van zijne inschrijving te verhoogen.

Dit verzekeringssstelsel is insgelijks toegepast geworden bij de ondernemingen betreffende het verhoogen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

*
**

24. Algemeene onkosten.

Inzake openbare werken wordt, bij de ramingen, geen rekening gehouden met de algemeene onkosten. 't Is te zeggen, met de onkosten aan personeel en materiaal, betrekking hebbende op de voorbereidende en definitieve studiën en op de uitvoering van de werken.

Wat het Bureau betreft zijn al de uitgaven, sinds zijn oprichting, aangerekend geweest aan het speciaal fonds, door de Kamers gestemd : inrichting van de lokalen voor kantoren, hun onderhoud, directie, wedden en loonen, verlichting en verwarming, bureaubenodigdheden, gereedschap, enz., al onkosten die, normaal, door de algemeene budgetten van den Staat gedragen worden.

Het grootste gedeelte van het personeel is aangevallen ten tijdelijken titel; voor een klein aantal van bij de Staatsdiensten of de diensten van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen gedetacheerde bedienden, worden de overeenstemmende wedden terugbetaald aan de besturen waarvan zij afkomstig zijn.

De wijzigingswerken aan de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid en aan de daar uitlopende lijnen, waarvan de belangrijkheid deze van de eigenlijke Verbinding overtreft, met de verwikkelingen van uitvoering per opeenvolgende fasen, de uitbreiding van den treindienst toelatende, zijn, sinds begin 1934, door de N.M.B.S. ter studie gelegd. De N.M.B.S. heeft tot dit doel een bijzonder dienst, bureau 33-3 genaamd, gesticht, gelast met de studie en de verwezenlijking van de werken en de delicate vraagstukken betreffende het inrichten van het reizigersverkeer gedurende de verschillende uitvoeringsfasen.

De algemeene onkosten van dezen dienst zijn, sinds zijn stichting, tot beloop van de drie vierden, in rekening gebracht van het speciaal fonds; het laatste vierde valt ten laste van de Maatschappij die, ingeval de Verbinding niet verwezenlijkt ware, onkosten zou te dragen gehad hebben voor de ontwerpen modernisering van de stations.

Het totaal der algemeene onkosten, tot einde 1937, voor het Bureau en voor de N.M.B.S., is geraamd op 5,350,000 frank en op ongeveer 17 miljoen frank tot bij het eindigen van de werken, waarvan 8,800,000 frank voor de N.M.B.S.; deze som, overeenkomstig wat steeds de gewoonte is geweest inzake openbare werken, werd niet in de ramingen begrepen. Thans wordt zij in de ramingen begrepen.

25. Bâtiment de la Halte Centrale. — Locaux pour services publics.

Les voies, les quais et la signalisation sont souterrains et compris dans les travaux du tunnel de la Jonction.

Le coût du bâtiment a été estimé à 15 millions en 1934.

La hausse des prix qui a débuté en 1935 augmentera ce prix très sensiblement, dans une proportion qui ne peut être fixée tant que les plans définitifs ne sont pas terminés.

Mais les locaux ferroviaires proprement dits n'occuperont que le rez-de-chaussée et une partie de l'espace compris entre ce niveau et le plafond du tunnel.

La servitude de hauteur permet la construction de quatre étages à partir du niveau de la rue Cantersteen. Dès avant la création de l'Office, on avait songé à établir aux étages des locaux à louer à des particuliers, bureaux, magasins, etc., le produit de location rémunérant le capital engagé dans la construction. Mais, étant donné la superficie de terrains à bâtir qui seront disponibles dans les environs, on s'est demandé s'il n'était pas préférable d'installer, aux étages de la gare des services publics fréquentés par une nombreuse clientèle et dont l'intérêt et l'utilité seront renforcés par la proximité immédiate d'une gare.

D'accord avec le Gouvernement, il a été décidé de prévoir dans le bâtiment des locaux répondant à toutes les exigences du progrès, pour l'Office commercial de l'Etat, l'Office Colonial, l'Office Belgo-Luxembourgeois du Tourisme, organismes dont les installations sont insuffisantes.

La « Maison de la Presse » qui sera installée dans les mêmes locaux, a été dotée, par la loi domaniale de 1932, à titre gratuit, d'un terrain de 500 m² à prendre dans les terrains expropriés pour la Jonction, afin de permettre à cet organisme de construire un local. D'accord avec les dirigeants de la « Maison de la Presse », celle-ci renoncerait à exiger la cession de ce terrain qui rentrerait dans le patrimoine de l'Office, à condition que celui-ci réserve, dans le bâtiment de la Halte centrale, à l'angle des rues Cantersteen et Putterie, les locaux qui lui sont nécessaires.

Le coût du bâtiment de la Halte sera supporté par l'Office mais, la partie de la dépense correspondant aux services publics installés dans le bâtiment devra être imputé ultérieurement aux budgets des départements auxquels ressortissent ces services.

* * *

25. Gebouw van de Centrale Halte. — Lokalen voor openbare diensten.

De sporen, de kaaien en de seininrichting zijn ondergronds en begrepen in de werken van de Verbindingstunnel.

De kostprijs van het gebouw is in 1934 op 15 miljoen frank geschat geweest.

De verhooging van de prijzen, in 1935 begonnen, zal dezen prijs in gevoelige mate verhoogen, in een verhouding die niet kan vastgesteld worden, zolang de definitieve plans niet geëindigd zijn.

Maar de eigenlijke spoorweglokalen zullen slechts het gelijkvloers en een gedeelte van de ruimte, tusschen dit niveau en het plafond van de tunnel, noodig hebben.

De erfdienstbaarheid van verbod om hooger te bouwen laat het bouwen toe van vier verdiepingen, van het peil af van de Cantersteenstraat. Reeds vóór de oprichting van het Bureau, had men er aan gedacht verdiepingen op te richten, te verhuren aan particulieren, kantoren, magazijnen, enz., de opbrengst van de verhuuring het in het gebouw verpand kapitaal bezoldigend. Maar, gezien de oppervlakte van de bouwterreinen die in de omgeving zullen beschikbaar zijn, heeft men zich afgevraagd of het niet verkieslijk zijn zou, op de verdiepingen van het station, verschillende openbare diensten onder te brengen die door een talrijk clientele bezocht worden en waarvan het belang en het nut zou gediend zijn door de onmiddellijke nabijheid van een station.

In overeenkomst met de Regeering is beslist het gebouw van lokalen te voorzien, beantwoordende aan al de eischen van den vooruitgang, voor het Staatsbureau voor Handelszaken, het Koloniaal Bureau, het Belgisch-Luxemburgsch Bureau voor Toerisme, organismen waarvan de installaties ontoereikend zijn.

Het Huis van de Pers, dat in dezelfde lokalen zal ondergebracht worden, werd door een domaniale wet van 1932, ten kosteloozen titel, met een terrein van 500 m² begiftigd, te nemen in de voor de Verbinding onteigende gronden, ten einde aan dit organisme toe te laten een lokaal te bouwen. In overeenstemming met de leiders van het Huis van de Pers, zouden dezen er aan verzaken den afstand van dit terrein te eischen; dat opnieuw in het patrimonium van het Bureau zou komen, onder de voorwaarde dat het Bureau hen de noodige lokalen zou voorbehouden in het gebouw van de Centrale Halte, op den hoek van de Cantersteen- en de Putterijstraat.

De kostprijs van het gebouw van de Halte zal door het Bureau gedragen worden, maar de uitgave, overeenstemmend met het gedeelte door de openbare diensten in dit gebouw te betrekken, zal moeten toegerekend worden aan de budgetten van de departementen, waarvan deze diensten afhangen.

* * *

26. Pour mémoire. — Transfert des bureaux de la S.N.C.F.B.

Le recul de la gare du Nord, imposé par le relèvement des voies et le désir de réduire au strict minimum le trajet pédestre à parcourir par les voyageurs entre les entrées et sorties de la gare et les quais, rendra disponible un vaste terrain, occupé par le bâtiment de la gare actuelle.

Sur ce terrain, déduction faite de l'espace nécessaire à un agrandissement de la place Rogier et à un notable élargissement des rues du Progrès et de Brabant, il pourrait être érigé un bâtiment, de vastes proportions d'aspect architectural approprié, fermant la place Rogier et formant écran pour les voies ferrées.

Ce bâtiment pourrait abriter tous les bureaux de l'administration centrale de la S.N.C.F.B., situés actuellement dans le bloc compris entre les rues Beyaert, Ducale et de Louvain, ainsi que dans quelques locaux épars. Des magasins seraient établis en rez-de-chaussée et entresol, le long des rues de Brabant et du Progrès, avec trottoir couvert pour les piétons. Il a été suggéré que le bloc actuellement occupé par la S.N.C.F.B., pourrait être avantageusement adapté, à peu de frais, aux besoins des Ministères de la rue de la Loi. Cette solution heureuse contribuerait à résoudre économiquement et pratiquement le problème des locaux de nos administrations ministérielles, en ce moment insuffisants et dispersés dans divers quartiers de la ville.

L'Office s'est mis en rapport, à ce sujet, avec M. Louis Camu, Commissaire général pour la réforme administrative. Le bâtiment serait érigé en même temps que la gare nouvelle, pour réaliser un ensemble homogène. Si le Gouvernement n'estimait pas pouvoir se rallier à ce projet, les terrains pourraient être aliénés, ou être consacrés à la construction d'un bâtiment à usages privés, à moins que l'Office ne prenne la construction à sa charge en vue de location à des particuliers.

En tous cas, les acquéreurs des terrains se verraient imposer des conditions de hauteur et d'aspect architectural pour l'immeuble à construire.

*
**

27. Garde de l'Allée-Verte (pour mémoire).

Moyennant quelques sacrifices consentis par l'Office pour l'aménagement de certaines gares de l'agglomération où feront arrêt les trains d'abonnés à la semaine desservant actuellement la gare de l'Allée-Verte (environ 7,250,000 fr.), la suppression de cette dernière gare a pu être décidée. Il en résulte

26. Pro memorie. — Overbrengen van de burelen van de N.M.B.S.

Het achteruitbrengen van het Noordstation, opgelegd door de verhooging van de sporen en den wensch, het ontwerp nopens den door de reizigers te voet af te leggen afstand, van de in- en uitgangen naar de kaaien, tot een strict minimum te herleiden, zal een uitgestrekt terrein, op dit oogenblik bezet door het hoofdgebouw van het Noordstation, beschikbaar maken.

Op dit terrein, na aftrek van de noodige ruimte tot vergrooting van de Rogierplaats en een aanzienlijke verbreeding van de Vooruitgang- en de Brabantstraat, zou een gebouw met ruime verhoudingen en aangepast bouwkundig uitzicht kunnen opgetrokken worden, de Rogierplaats afsluitende en de sporen verdoezelende.

Dit gebouw zou al de burelen van het middenbestuur van de N.M.B.S. kunnen herbergen, welke thans gelegen zijn in de Beyaertstraat, Hertogstraat en Leuvensehe weg, evenals in enkele verspreide lokalen. Langs de Brabant- en de Vooruitgangstraat zouden magazijnen ingericht worden op het gelijkvloers en de tusschenverdieping, met overdekt trottoir voor de voetgangers. Er werd ingegeven dat het blok, op dit oogenblik door de N.M.B.S. benuttigd, mits weinig kosten, in voordeelige voorwaarden zou kunnen aangepast worden voor de noodwendigheden van de ministeries uit de Wetstraat. Deze gelukkige oplossing zou er toe bijdragen het vraagstuk van de lokalen onzer ministerieele besturen, op dit oogenblik ontoereikend en over verschillende wijken van de stad verspreid, goedkoop en practisch op te lossen.

Het Bureau heeft zich nopens dit punt in betrekking gesteld met den heer Louis Camu, Commissaris-Generaal van de Administratieve hervorming. Ten einde een gevoelige homogeneiteit te bereiken, zou het gebouw ter zelfdertijd gebouwd worden als het nieuwe station. Mocht de Regeering oordeelen zich niet te kunnen aansluiten bij dit ontwerp, dan zouden de terreinen kunnen vervreemd worden ofwel benuttigd tot het bouwen van een gebouw tot privaat gebruik, ten ware dat het Bureau den bouw te zijnen laste neemt met het oog op verhuring aan particulieren.

In ieder geval zouden de aankoopers van bouwgrond zich voorwaarden nopens hoogte en bouwkundig uitzicht opgelegd zien voor het op te richten gebouw.

*
**

27. Pro memorie. — Station van de Groendreef.

Mits enkele toegevingen (ongeveer 7,250,000 fr.), door het Bureau toegestaan voor de inrichting van zekere stations in de agglomeratie, waar de weekabonnéstreinen, die thans in het station van de Groendreef toekomen, zullen stoppen, is de afschaffing van dit station kunnen beslist worden. Hieruit

lera une récupération de près de sept hectares de terrains à bâtir, qui pourront être aliénés au profit de l'Etat après aménagement et modernisation du quartier compris entre l'Allée-Verte et la rue du Progrès. Le deuxième rapport annuel (1^{er} novembre 1936) traite de cette question au paragraphe 11.

*
**

28. Améliorations diverses apportées au projet.

Dans le chapitre III consacré aux expropriations, nous avons fait allusion aux modifications apportées au tracé de la Jonction.

La mise en adjudication d'un premier tronçon du tunnel a permis à l'Office d'améliorer sensiblement le projet par rapport au projet primitif et à ceux qui ont été déposés en vue de l'adjudication-concours de 1930.

Le présent rapport fait allusion à ces divers changements, pour ce qui concerne la protection du tunnel, sa ventilation, la sécurité, les transformations de voirie, les facilités pour les constructions ultérieures d'immeubles, etc.

Nous ajouterons l'établissement de doubles points de suspension pour caténaires en vue de l'électrification future de toutes les voies, les dispositifs pour mise à la terre parfaite des charpentes, l'établissement de caniveaux pour les canalisations des services publics, eau, électricité, téléphones, des dispositifs d'isolement parfait de l'égout collecteur latéral au tunnel, en vue de rendre ses mouvements indépendants de ceux du tunnel et d'assurer une étanchéité complète, l'établissement d'un passage public nouveau sur la tête sud du tunnel, l'établissement de cinq chutes pour raccorder l'égout collecteur depuis la tête du tunnel jusqu'à la rue des Brigittines, avec joint de dilatation spécial, puits de visite du collecteur, renforcement du dosage en ciment du béton, la réservation, au cours du bétonnage du radier général, de joints à bétonner ultérieurement et destinés à permettre le libre jeu des retraites et des dilatations du béton, etc., etc.

Mais l'amélioration la plus importante, et qui a été jugée indispensable, est celle apportée au dispositif de drainage, permettant en même temps de régler celui-ci en permanence et de maintenir, sous les quartiers du haut de la ville, à l'Est du tunnel, le niveau actuel de la nappe aquifère. L'Office s'est rendu compte de ce que, sans cette précaution, et malgré la fiche importante des rideaux continus de palplanches, un relèvement ou une chute permanente du niveau de la nappe phréatique aurait pu entraîner des sables ou argiles très-fins vers le drain, créer des vides dans le sous-sol et influencer, même à grande distance, la stabilité des constructions.

zal een terugwinning van ongeveer 7 hectaren bouwgrond voortvloeiende, die na de inrichting en de modernisering van de wijk gelegen tussen de Groendreef en de Vooruitgangstraat, ten bate van den Staat zullen kunnen vervreemd worden. Het tweede jaarlijksch verslag (1 November 1936) behandelt deze kwestie onder paragraaf 11.

*
**

28. Verschillende verbeteringen aan het ontwerp aangebracht.

In hoofdstuk III, aan de onteigeningen gewijd, hebben wij gewag gemaakt van de wijzigingen, aangebracht aan het tracé van de Verbinding.

Het in aanbesteding stellen van het eerste tunnelvak heeft aan het Bureau toegelaten het ontwerp gevoelig te verbeteren, met betrekking tot het oorspronkelijk ontwerp en tot deze die neergelegd zijn met het oog op de prijsvraag-aanbieding van 1930.

Het huidig verslag zinspeelt op deze verschillende wijzigingen, wat betreft de bescherming van de tunnel, zijn luchtverversching, de veiligheid, de wegenwijzigingen, de gemakkelikheden bij het later optrekken van gebouwen, enz.

Wij zullen hieraan toevoegen : het aanbrengen van dubbele draagpunten voor catenaires met het oog op een latere electrificering van al de sporen, de toestellen om de op de juiste plaats brenging van de balken, het tot stand brengen van een leidingskanaal voor de leidingen van de openbare diensten, water, electriciteit, telefoon, inrichting voor volledige isolering van het moerriool, zijdelings van den tunnel, ten einde hare bewegingen onafhankelijk te laten van deze van den tunnel en een volkomene waterdichtheid te verzekeren, het aanbrengen van een nieuwen openbaren overgang op het Zuidhoofd van de tunnel, het tot stand brengen van vijf afschotten, ten einde het moerriool te verbinden van af het tunnelhoofd tot aan de Brigittienestraat, met speciale uitzetvoeg, onderzoekskamer voor het moerriool, versterking van de dosering cement van het beton, de reservatie, tijdens de betonning van den hoofdvoet, van de voegen welke nadien te betonnen zijn en die bestemd zijn om het vrij spel toe te laten van het krimpen en het uitzetten van het beton, enz., enz.

Maar de belangrijkste verbetering, die onmisbaar geoordeeld is, is deze aangebracht aan het drainagestelsel, ter zelfdertijd toelatende dit standvastig te regelen en onder de wijken van de bovenstad, ten Oosten van de tunnel, het huidig grondwaterpeil te behouden. Het Bureau heeft er zich rekenschap van gegeven dat, zonder deze voorzorg, niettegenstaande de belangrijke volzetting met doorlopende damwanden, een aanhoudende verhooging of zakking van het niveau van het grondwater, de zanden of de zeer fijne klei naar het drainageerriool had kunnen medetrekken, holten in den ondergrond had kunnen veroorzaken en, zelfs op grooten afstand, de stabiliteit van de gebouwen had kunnen beïnvloeden.

Pour réaliser les conditions jugées nécessaires, une galerie de contrôle du drainage latéral a été prévue à la base du pied-droit Est du tunnel; cette galerie, accessible en tout temps, a été combinée pour recevoir les eaux du drainage de la nappe qui s'étend sous le haut de la ville et en régler le niveau et empêcher ainsi tout relèvement de niveau qui pourrait avoir des conséquences aussi défavorables qu'un affaissement. Cette galerie est en communication avec l'égout-drain prévu sous le radier général (pertuis Est) et destiné primitivement au seul drainage des terrains compris sous le radier, entre les rideaux de palplanches métalliques délimitant le tunnel. Cet égout-drain a été amélioré en conséquence et disposé de façon à éviter tout entraînement de matières solides. Les constatations faites dans l'égout-drain ont montré que ce résultat a été atteint.

CHAPITRE III

EXPROPRIATIONS

29. Dans les estimations primitives du coût des travaux, il a été prévu une certaine somme pour les expropriations qui n'étaient pas terminées ou dont l'expropriation n'avait pas été poursuivie dans l'incertitude où on se trouvait au sujet de l'achèvement ou de l'abandon de la Jonction (il en fut ainsi pour plusieurs immeubles à Bruxelles et pour les acquisitions à faire sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode, en vue de la rectification du tracé décidé en 1921 et des modifications à apporter à la voirie) pour l'établissement de la section en viaduc.

Ces prévisions étaient :

A Saint-Josse-ten-Noode, pour la Jonction	
même fr.	7,500,000
pour la voirie	12,000,000
A Bruxelles	5,500,000

Total de l'estimation de 1929. . fr. 25,000,000

*
**

30. Depuis la création de l'Office, qui a procédé aux études définitives, de nombreuses expropriations nouvelles ont été décrétées pour les motifs suivants :

*
**

31. 1^o Tracé des voies ferrées.

a) Rectification du tracé des voies entre la rue des Briggittines et la rue de l'Hôpital, par suppression d'une courbe et contre-courbe remplacées par un alignement droit de 350 mètres de longueur.

Ce redressement, favorable à l'exploitation future, a permis de prévoir l'élargissement à 22 mètres de la

Om de noodzakelijk geachte voorwaarden te kunnen verwezenlijken, is ter zijde een controlegalerij van de draineering voorzien, aan den rechtersvoet, Oostwaarts van den tunnel; deze galerij, te allen tijde bereikbaar, is samengesteld om de draineerwateren van het vlak onder de bovenstad te ontvangen en er het peil van te regelen en derwijze iedere verhooging van het niveau te verhinderen, die even ongunstig is als een zakking. De galerij is in verbinding met het draineerriool, voorzien onder den hoofdvloer (Oostelijke koker), oorspronkelijk bestemd om enkel de terreinen te draineeren, begrepen onder den vloer, tussehen de damwanden, de tunnel afbakenend. Dit draineerriool is dienvolgens verbeterd en geschikt derwijze iedere meevoering van harde stoffen te beletten. De in het draineerriool gedane vaststellingen hebben bewezen dat dit resultaat bereikt is.

HOOFDSTUK III

ONTEIGENINGEN

29. In de oorspronkelijke ramingen van den kostprijs der werken, is een zekere som voorzien voor de onteigeningen welke nog niet gedaan waren of waarvan de onteigening nog niet begonnen was wegens de onzekerheid waarin men zich bevond nopens de voltooiing of de verzaking aan de Verbinding (dit was het geval voor verschillende goederen te Brussel en voor de aankopen te verwezenlijken op het grondgebied van Sint-Joost-ten-Noode, met het oog op de tracédoortrekking, beslist in 1921 en de aan de wegen aan te brengen wijziging), voor de tot stand te brengen sectie in viaduct.

Deze ramingen bedroegen :

Te St. Joost ten Noode, voor de Verbinding	
zelf fr.	7,500,000
voor de wegen	12,000,000
Te Brussel	5,500,000

Totaal van de raming in 1929. . fr. 25,000,000

*
**

30. Sinds de stichting van het Bureau, hetwelk tot de definitieve studiën is overgegaan, werden verschillende nieuwe onteigeningen verordend, om de volgende redenen :

*
**

31. 1^o Tracé van de sporen.

a) Tracédoortrekking van de sporen tussehen de Briggittinen- en de Gasthuisstraat, door afschaffing van een kromming en tegenkromming, vervangen door een rechte lijn van 350 m. lengte.

Deze rechtstrekking, gunstig voor een toekomstige uitbating, heeft toegelaten de verbreding tot 22 m.

rue d'Or, formant prolongement de la grande artère nouvelle partant de la nouvelle gare du Nord.

b) Augmentation à 300 mètres du rayon minimum des courbes entre la Halle centrale et la rue Pachéco.

c) Décision de prévoir, pour le pertuis Est (lignes d'Anvers et de Charleroi), des points d'arrêt place de la Chapelle et Colonne du Congrès, d'où élargissement du pertuis Est, sur une longueur convenable, pour l'établissement du quai pour voyageurs.

d) En certains endroits, les expropriations faites avant-guerre ont été opérées avec une parcimonie pouvant mettre en danger la sécurité des immeubles voisins, et il a été reconnu indispensable d'élargir la zone expropriée sous peine de mettre en péril la sécurité des habitants.

*
**

32. 2° Construction d'un collecteur latéral à la Jonction.

L'établissement de ce collecteur a été décidé pour éviter la construction d'égout-siphons au droit des dix-huit rues traversées par le tunnel.

Ces ouvrages sont toujours d'entretien difficile et présentent des dangers de rupture et d'envahissement du tunnel.

La ville a manifesté le désir de voir exécuter ce collecteur, destiné à recueillir les eaux usées des quartiers situés à l'Est de la Jonction.

L'Office avait l'obligation de construire ce collecteur parce qu'il est prévu à l'article 8 de la Convention du 12 août 1914 que « l'Etat prend à sa charge toutes dispositions pour que les services de la Ville soient assurés, notamment les services des égouts... ».

La Ville prend à sa charge les travaux de prolongement du collecteur à partir de la rue des Brigittines jusqu'au débouché dans la Senne détournée; mais entre la rue des Brigittines et le boulevard du Jardin Botanique, ce collecteur latéral, qui constitue en quelque sorte une quatrième travée du tunnel, a nécessité certaines expropriations supplémentaires, qui sont du reste favorables au tracé de la voirie nouvelle.

*
**

33. 3° L'établissement d'une voirie convenable sur le tunnel et aux abords de celui-ci a entraîné certaines expropriations pour rectification d'alignements; s'il en résulte un sacrifice pour incorporation à la voirie, l'Office trouve une compensation dans la plus-value du patrimoine immobilier qui lui a été attribué.

van de Goudstraat te voorzien, de verlenging vormende van den grooten nieuwen verkeersader, uitgaande van het nieuwe Noordstation.

b) Verhooging tot 300 m. van den minimum-straal van de krommingen tusschen de Centrale Halle en de Pachecostraat.

c) Beslissing, in den Oostelijken koker (lijnen van Antwerpen en Charleroi) stopplaatsen te voorzien aan de Kapellekerk en de Congreskolom, van waar verwijding van den Oostelijken koker, over eene betamelijke lengte, voor het aanbrengen van kaaïen voor de reizigers.

d) De op zekere plaatsen, vóór den oorlog verwezenlijke onteigeningen, zijn zoo uitgemeten geschied dat zij de veiligheid van de naburige huizen konden in gevaar brengen en daarom is het onmisbaar gebleken de onteigeningszone te verbreden, onder de bedreiging de veiligheid van de bewoners in gevaar te brengen.

*
**

32. 2° Bouwen van een moerriool, zijdelings van de Verbinding.

Het bouwen van dit moerriool is beslist om het aanbrengen van syphonriolen, rechts van de achttien doorkruiste straten te vermijden.

Het onderhoud van deze werken is steeds moeilijk; deze bieden gevaar tot breuk en overstrooming van de tunnel.

De Stad heeft den wensch uitgedrukt dit moerriool te zien tot stand brengen, geroepen om de vuile waters van de ten Oosten van de Verbinding gelegen wijken te ontvangen.

Het Bureau had de verplichting dit moerriool op te richten, daar in artikel 8 van de Overeenkomst van 12 Augustus 1914 voorzien is dat « De Staat neemt te zijnen laste alle maatregelen opdat de stadsdiensten verzekerd wezen, namelijk de riooldiensten... »

De Stad neemt te haren laste de werken tot verlenging van het moerriool van af de Brigittienestraat tot aan de uitmonding van de omgeleide Zenne; maar tusschen de Brigittienestraat en de Kruidtuinlaan zal dit zijdelingsche moerriool, die in zekeren zin een vierde vak van de tunnel vormt, zekere bijkomende onteigeningen noodzakelijk maken, die ten andere gunstig zullen zijn voor het tracé van de nieuwe wegen.

*
**

33. 3° Het aanbrengen van behoorlijke wegen op de tunnel en in de omgeving dezer heeft enkele onteigeningen gevergd voor rechtekking van rooïlijnen; indien er eene opoffering voor de inlijving in de wegen uit voortvloeit, zal deze vergoed worden door de meerwaarde van het onroerend patrimonium dat aan het Bureau toegekend is.

34. 4° A l'époque où les études furent interrompues par la guerre des négociations étaient en cours avec la commune de St Josse-ten-Noode, pour régler la question de modification à la voirie entre les rues de Brabant et Saint-Lazare, nécessitées par le viaduc de la Jonction.

Ces négociations, abandonnées en 1914, ont été reprises en 1920, mais n'ont pas été poursuivies à cause des projets d'abandon de la Jonction.

L'Office s'est préoccupé de cette situation dès sa création, mais les pourparlers n'ont pas encore pu être menés à bonne fin, les projets définitifs de la nouvelle gare du Nord n'étant arrêtés que depuis peu de mois.

Les propositions faites à la commune entraîneront des détournements ou suppressions de rues, des tracés nouveaux imposant des expropriations non prévues, dont le coût sera compensé en grande partie, si pas en totalité, par la revente de terrains disponibles pour la bâtisse.

*
**

35. 5° La proposition de la S.N.C.F.B., acceptée par l'Office, de construire le nouveau bâtiment de la gare du Nord latéralement aux voies, du côté de la rue du Progrès, pour réduire à un strict minimum le parcours pédestre à faire par les voyageurs jusqu'aux sorties, entraînera d'importantes expropriations, pour l'établissement d'une place de stationnement et des raccords avec la voirie existante, dans les blocs compris entre les rues du Progrès et Gaucheret. Leur coût sera compensé par une diminution correspondante du coût du relèvement de la gare du Nord (où le nombre de voies à quai a pu être réduit de seize à douze), et par la revente d'excédents de terrains à front de la place nouvelle.

*
**

36. 6° L'étude par la S.N.C.F.B., des transformations aux lignes aboutissant à la gare du Nord et aux dépendances du quadrilatère de Laeken, a imposé une expropriation dans les terrains de l'usine à gaz de la Ville de Bruxelles, ainsi que d'une bande constituant le fond des maisons et jardins, attenant aux voies, entre l'avenue de la Reine et la rue des Palais — côté rue du Progrès.

*
**

34. 4° Op het tijdstip dat de studiën door den oorlog onderbroken werden, waren onderhandelingen aan gang met de gemeente Sint-Joost-ten-Noode, om het vraagstuk van de wijziging aan de wegen, tusschen de Brabant- en de Sint-Lazarusstraat, genoodzaakt door het viaduct van de Verbinding, op te lossen.

Deze onderhandelingen, afgesprongen in 1914, werden in 1920 hervat, doch zijn niet voortgezet geweest wegens de ontwerpen tot verzaking aan de Verbinding.

Sinds zijn oprichting heeft het Bureau zich met dezen toestand bezig gehouden, maar de onderhandelingen zijn nog niet tot een goed resultaat kunnen gebracht worden, daar de definitieve ontwerpen van het nieuwe Noordstation slechts sinds weinige maanden aangenomen zijn.

De voorstellen, aan de gemeente gedaan, zullen omleidingen en afschaffingen van straten tot gevolg hebben, nieuwe tracés zullen niet voorziene onteigeningen vergen, waarvan den prijs in groote mate, zooniet in totaal, zal vergoed worden door den wederverkoop van voor aanbouw geschikte terreinen.

*
**

35. 5° Het voorstel van de N.M.B.S., door het Bureau bijgetreden, het nieuwe gebouw van het Noordstation, zijdelings van de sporen, langs den kant van de Vooruitgangstraat te bouwen, ten einde den door de reizigers tot aan de uitgangen te voet al te leggen afstand tot een minimum te herleiden, zal belangrijke onteigeningen noodzakelijk maken voor het tot stand brengen van eene stationneeringsplaats en verbindingswegen met de bestaande wegen tusschen de Vooruitgangstraat en de Gaucheretstraat. Hun kostprijs zal vergoed worden door een overeenstemmende vermindering van den kostprijs tot verhooging van het Noordstation (waar het aantal sporen aan kaai is kunnen verminderd worden van zestien tot twaalf), en door den wederverkoop van overschotten van terrein, voren aan de nieuwe plaats.

*
**

36. 6° De studie van de N.M.B.S., tot wijziging aan de lijnen in het Noordstation uitlopend, evenals tot wijzigingen aan den vierhoek te Laken, hebben eene onteigening in de terreinen van de gasfabriek van de Stad Brussel noodzakelijk gemaakt, evenals van eene strook, het achterste deel uitmakende van de huizen, de sporen belendend tusschen de Koninginnelaan en de Paleizenstraat, langs den kant van de Vooruitgangstraat.

*
**

**37. Expropriations réalisées et prévisions
pour celles restant à faire pour réaliser les améliorations
dont question ci-avant.**

A. — Acquisitions faites (septembre 1937).

1. Gare de Bruxelles-Midi (4 parcelles). fr.	128,000
2. Jonction 1 ^{re} tronçon (38 immeubles). .	6,075,500
3. Prolongement de l'égout-collecteur (travaux à charge de la ville, 7 immeubles).	952,000
4. Acquisitions à Saint - Josse - ten - Noode (9 immeubles)	2,741,500
5. Schaarbeek (entre rue du Progrès et avenue de la Reine, 19 parcelles et immeubles)	902,000
6. Emprise dans l'usine à gaz de la ville de Bruxelles, pour le raccordement Schaarbeek-Laeken	1,000,000
	11,800,000

B. — Acquisitions restant à faire : prévisions.

7. Dépendances de Bruxelles-Midi . . fr.	370,000
8. Quartier aux abords de la Chapelle. .	860,000
9. Jonction et Halte centrale (jusqu'au boulevard du Jardin Botanique)	8,750,000
10. Indemnités et travaux provisoires pour écoles privées et publiques	3,000,000
11. Partie des terrains de l'ancienne Caisse des Reports à racheter à la ville de Bruxelles	1,900,000
12. Aménagement de la voirie à Saint-Josse-ten-Noode (voir remarque ci-après). .	22,000,000
13. Divers et imprévus (y compris transfert petites serres du Jardin Botanique). .	4,000,000
	40,880,000

**C. — Acquisitions à réaliser pour la nouvelle gare du Nord
(gare latérale),
place de stationnement et voies d'accès.**

Estimation (voir remarque ci-après) . . fr.	36,500,000
y compris frais de remploi, intérêts d'attente, indemnités aux locataires, etc.	

Total. . . fr. 89,000,000

*
**

38. Remarques.

Le total des expropriations faites et restant à faire s'élèverait donc à 89 millions environ au lieu de 25 millions prévus, mais cette augmentation est surtout apparente, parce qu'elle est compensée en grande partie par la revente d'excédents englobés dans le do-

**37. Verwezenlijkte onteigeningen en deze welke nog
te doen zijn om de verbeteringen,
waarvan hiervoren sprak, door te drijven.**

A. — Gedane aankopen (September 1937).

1. Station Brussel-Zuid (4 perceelen). . fr.	128,000
2. Verbinding 1 ^{ste} vak (38 goederen) . . .	6,075,500
3. Verlenging van het moerriool (werken ten laste van de stad, 7 goederen) . .	952,000
4. Aankopen te St. Joost-ten-Noode (9 goederen)	2,741,500
5. Schaarbeek (tusschen de Vooruitgangstraat en de Koninginnelaan, 19 perceelen en goederen)	902,000
6. Koop in de terreinen van de gasfabriek van de stad Brussel, voor de verbinding Schaarbeek-Laeken	1,000,000
	11,800,000

B. — Nog te verwezenlijken aankopen. — Ramingen.

7. Afhankelijkheden van Brussel-Zuid . fr.	370,000
8. Wijk in de omgeving van de Kapel. .	860,000
9. Verbinding en Centrale Halte (tot aan de Kruidtuinlaan)	8,750,000
10. Vergoedingen en voorloopige werken aan private en openbare scholen. . .	3,000,000
11. Gedeelte van terreinen van de oude Lijfrentekas, terug te koopen van de stad Brussel	1,900,000
12. In orde brengen van de wegen te Sint Joost-ten-Noode (zie aanmerking hierna)	22,000,000
13. Allerlei en niet-voorzien (met inbegrip overbrenging kleine broeikassen van den Kruidtuin)	4,000,000
	40,880,000

**C. — Aankopen te verwezenlijken voor het nieuw
Noordstation (Zijdelingsch station),
stationneeringsplaats en toegangswegen.**

Raming (zie aanmerking hierna). . . . fr.	36,500,000
met inbegrip van de kosten voor wederbelegging, afwachtingsinterest, vergoedingen aan de huurders, enz.	

Totaal. . . fr. 89,000,000

*
**

38. Aanmerkingen.

Het totaal bedrag der verwezenlijkte en te verwezenlijken onteigeningen, zou dus ongeveer 89 miljoen frank bedragen, in plaats van 25 miljoen frank zooals voorzien; maar deze vermeerdering is slechts schijnbaar, aangezien zij vergoed wordt door den

maine immobilier de l'Office, excédents qui, souvent, améliorent sensiblement la configuration des parcelles à lotir ultérieurement. Il serait difficile de donner des chiffres à ce sujet et nous préférons ne signaler le fait que pour mémoire.

Toutefois, en ce qui concerne spécialement la voirie nouvelle à Saint-Josse-ten-Noode, entre les rues de Brabant et Saint-Lazare (poste 12 ci-avant), le produit de la réalisation des excédents, dont la plupart seront situés à front de larges artères de grande circulation, a été estimé à 17 millions, ce qui ramène à 5 millions la dépense à faire pour les acquisitions dues au remaniement de voirie imposé par la Jonction.

Quant aux expropriations à faire pour la nouvelle gare du Nord (poste 13 ci-dessus), leur coût est compensé par une économie, estimée à 25 millions (début de 1937) à réaliser dans l'aménagement de la gare (bâtiment, voies, quais et murs de soutènement).

En outre, des excédents mesurant environ 9.800 m², à front de la nouvelle place de stationnement, sont évalués à 26 millions.

Tenant compte des récupérations à réaliser ultérieurement pour les postes 12 et 13 seuls, la dépense totale de 89 millions sera ramenée à 43 millions, mais la date à laquelle seront encaissées les recettes provenant de la vente des terrains reste indéterminée.

Cette somme sera encore réduite par la plus-value de certaines parties du domaine immobilier de l'Office auxquelles les acquisitions faites permettront de donner une configuration plus favorable à la mise en valeur.

CHAPITRE IV

ETABLISSEMENT DE LA DEPENSE TOTALE A PREVOIR EN PRENANT COMME BASE LA SITUATION ECONOMIQUE D'OCTOBRE 1937.

39. En partant des prévisions rappelées aux chapitres précédents on peut calculer approximativement la dépense totale à prévoir si la conjoncture d'octobre 1937 se maintient pendant la durée de l'exécution des travaux.

Depuis la fin de 1935, jusqu'au milieu de 1937, la hausse des prix de la construction est de 60 %. Elle peut être estimée à 70 % si l'on se reporte au moment où a été établie l'évaluation présentée aux Chambres législatives.

Cette situation est du reste la même pour tous les travaux publics et privés de longue durée, entamés dans ces dernières années.

wederverkoop van overschotten, opgenomen in het onroerend domein van het Bureau, overschotten die, dikwijls, de samenstelling van later in percelen te verdeelen terreinen gevoelig zal verbeteren. Het zou moeilijk zijn cijfers dienaangaande te geven en wij verkiezen het feit slechts, pro memoria, te vermelden.

Echter, wat meer in het bijzonder de nieuwe wegen te Sint-Joost-ten-Noode, tussen de Brabant- en de Sint-Lazarusstraat betreft (post 12 hiervoren), is het bedrag van de verwezenlijking van overschotten, waarvan het meerendeel aan den voorkant van groote verkeersaders zullen gelegen zijn, geschat op 17 miljoen frank, wat dus de uitgave voor den aankoop van goederen, te wijten aan de wijziging aan de wegen, aan de Verbinding opgelegd, tot vijf miljoen frang terugbrengt.

Wat de te verwezenlijken onteigeningen voor het nieuwe Noordstation betreft (post 13 hiervoren), hun kostprijs zal vergoed worden door eene besparing, geschat op 25 miljoen frank (begin 1937) te verwezenlijken bij het inrichten van het station (gebouw, sporen, kaaien en steunmuren).

Overschotten, ongeveer 9.800 m² metende, aan den voorkant van de nieuwe stationneeringsplaats, zijn daarenboven op 26 miljoen frank geschat.

Rekening houdende met de inwinningen, later te verwezenlijken voor de posten 12 en 13 alleen, zal de totale uitgave van 89 miljoen frank teruggebracht worden op 43 miljoen frank, maar de datum waarop de ontvangsten, voortkomende van den wederverkoop van de terreinen, zullen geboekt worden, blijft nog niet bepaald.

Deze som zal nog verminderd worden door de meerwaarde van zekere deelen van het onroerend domein van het Bureau, aan hetwelk de gedane aankopen zullen toelaten een gunstigeren vorm te geven voor de te waarde making.

HOOFDSTUK IV

VASTSTELLING VAN DE TOTALE TE VOORZIENE UITGAVE, DEN ECONOMISCHEN TOESTAND IN OCTOBER 1937 TOT BASIS NEMENDE.

39. Voortgaande op de ramingen, in de voorgaande hoofdstukken aangehaald, kan men, indien de conjunctuur van de maand October 1937 zich gedurende gansch den duur der werken handhaaft, bij benadering de totale te voorziene uitgave berekenen.

Van einde 1935 tot midden 1937 is de verhooging van de prijzen voor den bouw 60 t. h. Deze kan op 70 t. h. geschat worden zoo men teruggaat tot het tijdstip dat de raming, dewelke aan de Kamers voorgelegd werd, opgemaakt is.

Deze toestand is ten andere den zelfden voor alle openbare of private werken van langen duur, in de laatste jaren aangevat.

En supposant que le travail ait pu être exécuté tel qu'il avait été prévu, la nouvelle évaluation serait la suivante :

A. — Jonction proprement dite
(moins le poste expropriations — voir en D).

$(188 - 25) \times 1.70 = \dots \dots \dots$ 278

B. — Gare du Nord et dépendances.

Estimation d'avril 1937 de la S. N. C. F. B. d'après projet définitif, chiffre auquel il faudrait ajouter les expropriations nouvelles pour la gare latérale, si elles n'étaient compensées par la diminution de surface de plate-forme due à la réduction du nombre de voies, et à la disposition latérale admise pour le bâtiment des recettes fr. 223

C. — Gare du Midi.

Estimation d'avril 1937. fr. 244

Total. . . fr. 745

D. — Expropriations.

Nous avons établi au chapitre III que les expropriations s'élèveraient à un total de 89 millions dont 25 trouvent une compensation dans une économie faite sur le coût de l'aménagement de la gare du Nord; la partie des terrains provenant des expropriations supplémentaires, disponible pour aliénations après achèvement des travaux à Saint-Josse et à Schaerbeek, est évaluée à 43 millions.

Il en résulte que la dépense prévue de 89 millions ne s'élèvera, en réalité qu'à 46 millions, non compris les plus-values de terrains dont question à la fin de l'article 33.

Il y a à considérer, en outre, une plus-value supplémentaire provenant d'immeubles situés sur le territoire de Bruxelles et englobés dans le domaine immobilier de l'Office.

Mais la date à laquelle se feront les ventes de terrains ne coïncide pas avec celle où la dépense devra être effectuée. Il en résulte qu'une disposition d'ordre budgétaire devra prévoir l'avance, à l'Office, des fonds nécessaires.

40. E. — Améliorations et compléments apportés au projet
(voir chapitre II).

Le coût des améliorations décidées depuis la création de l'Office peut être évalué à 95 millions y compris les frais d'étude.

L'importance de ces dépenses d'amélioration se justifie par l'ampleur du travail, par les facilités plus

In de veronderstelling dat het werk zou kunnen uitgevoerd geweest zijn, zooals het voorzien was, zou de nieuwe raming als volgt zijn :

A. — Eigenlijke Verbinding
(min den post Onteigeningen — zie sub D).

$(188 - 25) \times 1.70 = \dots \dots \dots$ 278

B. — Noordstation en afhankelijkheden.

Raming van April 1937 van de N. M. B. S., volgens het definitief ontwerp. Bij dit cijfer zouden de nieuwe onteigeningen voor het zijdelingsch station dienen gevoegd, zoo deze niet vergoed waren geweest door eene vermindering van de oppervlakte van het plafond, te wijten aan de vermindering van het aantal sporen en aan de zijdelingsche inrichting van het ontvangstengebouw fr. 233

C. — Zuidstation.

Raming van April 1937 fr. 244

Totaal. . . fr. 745

D. — Onteigeningen.

Wij hebben onder hoofdstuk III vastgesteld dat de onteigeningen in totaal 89 miljoen frank zouden bedragen, waarvan 25 miljoen frank een vergoeding vinden in een besparing bij den inrichtingskostprijs van het Noordstation; het deel der terreinen, voortkomende van de bijkomende onteigeningen, beschikbaar voor vervreemding na voltooiing van de werken te Sint-Joost-ten-Noode en te Schaerbeek, is geschat op 43 miljoen frank.

Hieruit spruit voort dat de voorziene uitgave van 89 miljoen frank, in werkelijkheid, slechts 46 miljoen frank bedraagt, de meerwaarde van de terreinen waarvan sprake in *fine* van artikel 33, niet medegerekend.

Daarenboven is eene bijkomende meerwaarde te beschouwen, voortkomende van goederen op het grondgebied van de Stad Brussel gelegen, dewelke opgenomen zijn in het onroerend domein van het Bureau.

Maar de datum waarop tot de verkoop der gronden zal worden overgegaan valt niet samen met dezen waarop de uitgave zal moeten geschieden. Daaruit volgt dat een schikking van de volgorde der begroting, op het Bureau, zal moeten voorzien in het voorschot van de noodige fondsen.

40. E. — Verbeteringen en aanvullingen aan het ontwerp
aangebracht (zie hoofdstuk II).

De kostprijs van de verbeteringen, met inbegrip van de onkosten voor studiën, sinds de oprichting van het Bureau beslist, mag op 95 miljoen frank geschat worden.

De belangrijkheid van deze uitgaven voor verbetering wordt gerechtvaardigd door den omvang van

grandes d'exploitation qu'elles procureraient, par une résistance plus grande donnée aux parois du tunnel en vue notamment de permettre la construction d'immuables reposant sur le tunnel lui-même.

Dans ces conditions, le coût total de la Jonction et des gares nouvelles s'élèverait (aux prix actuels) à :

$745 + 89 + 95 = 929$ millions soit en chiffres ronds 930 millions dont à charge de la S.N.C.F.B. :

$110 \times 1,70 = 187$ millions soit 743 à charge de l'Office (dont 43 millions récupérables dans le seul quartier de la gare du Nord et de la rue de Brabant — rue Saint-Lazare), soit 700 millions.

Ce chiffre, basé sur les prix actuels, représentant une dépense répartie sur plusieurs années, subira l'influence des fluctuations du marché des matériaux et de la main-d'œuvre. Toute certitude, à cet égard, est naturellement exclue, mais il est admis généralement que la conjoncture évoluera dans le sens de la baisse; on en est réduit, dans ce domaine, à faire des hypothèses, basées en partie sur l'expérience comme l'a fait la S.N.C.F.B. pour le calcul des besoins de son fonds de renouvellement.

**

41. A titre exemplatif, nous avons supposé que la réduction pourrait être soit de 20 %, soit de 10 %, comme moyenne pour l'ensemble des travaux à exécuter jusqu'à la date d'achèvement complet, en rappelant, comme le montrent les annexes (voir An. I et II), combien les estimations des entrepreneurs eux-mêmes, pour des travaux partiels, varient dans des proportions considérables.

Nous avons laissé invariable le coût présumé des expropriations.

	Dépenses présumées aux prix de septem- bre et d'avril 1937.	Réduction moyenne 10 %.	Pour les années à venir 20 %.
	Millions.	Millions.	Millions.
Travaux primitive- ment prévus . . .	745	671	596
Extensions et amé- liorations . . .	95	86	76
Expropriations . .	89	89	89
	929	846	761
A déduire :			
Dépenses à charge de la S. N. C. F. B.	187	168	150
	742	678	611
Recettes présumées (§ 42, plus loin).	253	253	253
Coût final. . fr.	489	425	358

het werk, door de grootere uitbatingsgemakkelijkheden welke zij zouden verschaffen, door een grooteren weerstand welke aan de tunnelwanden gegeven is met het oog op het bouwen van goederen, welke op de tunnel zelf zullen rusten.

In deze voorwaarden zou de totale kostprijs van de Verbinding en de nieuwe stations beloopten : (aan de huidige prijzen) $745 + 89 + 95 = 929$ miljoen frank, of in ronde cijfers 930 miljoen, waarvan $110 \times 1,70 = 187$ miljoen ten laste van de N.M.B.S., hetzij 743 miljoen ten laste van het Bureau (waarvan 43 miljoen in te winnen in de wijk van het Noordstation, de Brabant- en de Sint-Lazarusstraat alleen).

Dit cijfer, gesteund op de huidige prijzen, eene nitgave vertegenwoordigende verdeeld over verschillende jaren, zal den invloed van de schommelingen van den markt van het materiaal en van het handwerk ondergaan. Dienaangaande is iedere zekerheid natuurlijk uitgesloten, maar algemeen wordt aanvaard dat de conjunctuur in de richting van den afslag beweegt; in dit opzicht is men beperkt tot het opmaken van veronderstellingen, gedeeltelijk gesteund, zooals de N.M.B.S. het gedaan heeft voor het berekenen van hare behoeften voor haar vernieuwingsfonds, op de gedane ervaring.

**

41. Bij wijze van voorbeeld hebben wij verondersteld dat de vermindering ofwel 20 t. h. ofwel 10 t. h. zou kunnen bedragen, als gemiddelde voor het geheel van de tot de volledige voltooiing uit te voeren werken, er aan herinnerende dat, zooals de bijlagen (zie bijlagen I en II) het uitwijzen, de ramingen van de ondernemers zelf, voor gedeeltelijke werken, in aanzienlijke verhoudingen verschillen.

De veronderstelde kostprijzen van de onteigeningen hebben wij ongewijzigd gelaten.

	Vermoedelijke uitgaven aan de prijzen van September en April 1937.	Gemiddelde vermindering 10 t. h.	Voor de komende jaren 20 t. h.
	Millioenen.	Millioenen.	Millioenen.
Oorspronkelijk voorziene wer- ken	745	671	596
Uitbreiding en ver- beteringen . . .	95	86	76
Onteigeningen . .	89	89	89
	929	846	761
Af te trekken :			
Uitgaven ten laste van de N.M.B.S.	187	168	150
	742	678	611
Waarschijnlijke ontvangsten (§ 42, hierna)	253	253	253
Eindkostprijs fr.	489	425	358

42. Le fonds spécial prévu à l'article 6 de la loi du 11 juillet 1935, basé sur les prix de fin 1934, s'élève à 400 millions.

L'article 3 de la même loi attribue à l'Office les terrains expropriés en vue de l'exécution de la Jonction. Ce patrimoine a été estimé en 1930 à 200 millions (sur le territoire de la Ville de Bruxelles); ce chiffre fut ramené ultérieurement à 150 millions, vers la fin de 1934, par suite de la baisse sensible du marché immobilier à cette époque. Il faut y ajouter les terrains à réaliser sur le territoire de Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek (voir chapitre III) soit 43 millions. Il faudrait y ajouter le produit de la mise en valeur des terrains de la gare de l'Allée-Verte, dont la désaffectation a été décidée depuis la création de l'Office.

Le montant à retirer de ces terrains peut être évalué à 30 millions après déduction du coût des travaux d'appropriation d'autres installations de la S.N.C.F.B. que l'Office a pris à sa charge.

En outre, les travaux d'aménagement de la gare du Nord rendent disponible le terrain occupé par le bâtiment des recettes actuel, qui pourra être démoli. Cette démolition s'impose pour l'agrandissement de la place Rogier, l'élargissement des rues du Progrès et de Brabant, respectivement à 36 m. et à 25 m. minimum et le dégagement de l'amorce de la nouvelle avenue vers la place de la Reine (église Sainte-Marie).

Malgré ces emprises, destinées à l'amélioration de la circulation urbaine, une parcelle de forme trapézoïdale de 6.500 à 7.000 m², comprise entre le faisceau de tête des voies reliant la gare à la Jonction proprement dite, les rues de Brabant et du Progrès élargies et la place Rogier agrandie reste disponible. Ce terrain permettra la construction d'un vaste immeuble de rapport. L'Office s'est mis en rapport avec M. le Commissaire royal Camu, chargé de l'étude de la question de centralisation des locaux des administrations centrales de l'Etat. L'idée a été émise de réserver cet immeuble à l'installation des locaux de la S.N.C.F.B. actuellement rue de Louvain, rue Belliard, gare du Nord et avenue Fonsny; les locaux de la rue de Louvain attenants aux Ministères de la rue de la Loi, seraient cédés soit à ceux-ci, soit à d'autres services publics, dans des conditions à déterminer.

Le transfert des bureaux de la S.N.C.F.B. à proximité de la gare du Nord serait une heureuse solution. Il y aura lieu, dans les négociations en cours, de tenir compte de la valeur de réalisation de la parcelle dont question ci-dessus et qui ne paraît pas devoir être inférieure à 30 millions, chiffre modéré, étant donné la situation de la parcelle.

42. Het speciaal fonds, voorzien bij artikel 6 van de wet van 11 Juli 1935, gesteund op de prijzen van einde 1934, bedraagt 400 miljoen frank.

Het artikel 3 van dezelfde wet kent aan het Bureau de terreinen toe, onteigend met het oog op de uitvoering van de Verbinding. Dit patrimonium is in 1930 geschat op 200 miljoen frank (op het grondgebied van de Stad Brussel); tengevolge van de gevoelige vermindering welke rond dit tijdstip in den markt van de onroerende goederen waar te nemen viel, is dit cijfer nadien, tegen het einde van 1934, teruggebracht op 150 miljoen frank; daarbij dienen de op het grondgebied van Sint-Joost-ten-Noode en Schaerbeek (zie hoofdstuk III) te verwezenlijken terreinen gevoegd, hetzij 43 miljoen frank. Daarbij zou dienen gevoegd de opbrengst van de te waardebrenging van de terreinen van het Groendreefstation, waarvan de buiten dienst stelling na de stichting van het Bureau beslist is. Het bedrag, voor deze terreinen in te winnen, mag op 30 miljoen frank geschat worden, na aftrek van de kosten voor aanpassingswerken aan andere inrichtingen van de N.M.B.S., door het Bureau te zijnen laste genomen.

Ten andere, de werken tot omvorming van het Noordstation maken een terrein beschikbaar, bezet door het huidig ontvangstengebouw, dat zal kunnen afgebroken worden. Deze afbraak wordt geveerd voor de vergroting van de Rogierplaats, de verbreding, respectievelijk tot 36 m. en 25 m. minimum, van de Vooruitgang- en de Brabantsstraat en de vrijmaking van het begin van de nieuwe laan naar de Koninginneplaats (Sinte-Mariakerk).

Niettegenstaande deze beslagleggingen, bestemd om het stadsverkeer te verbeteren, blijft een trapeziumvormig perceel van 6.500 tot 7.000 m² beschikbaar tusschen den hoofdsporenbundel, het station met de eigenlijke Verbinding verbindend, de verbrede Brabant- en Vooruitgangstraten en de vergroote Rogierplaats. Dit terrein zal het bouwen van een ruim gebouw, voor verhuur bestemd, mogelijk maken. Het Bureau heeft zich in betrekking gesteld met den heer Koninklijk Commissaris Camu, gelast met de studie te doen over de centralisatie van de lokalen voor de middenbesturen van den Staat. Het gedacht is vooruitgezet dit gebouw voor te behouden voor de installatie van de burelen van de N.M.B.S., thans gevestigd Leuvense weg, Belliardstraat, Noordstation en Fonsnylaan; de lokalen van den Leuvense weg, aan de ministeries van de Wetstraat aanpalend, zouden aan deze of gene openbare diensten afgestaan worden, tegen overeen te komen voorwaarden.

Het overbrengen van de burelen van de N.M.B.S., in de nabijheid van het Noordstation, zou eene gelukkige oplossing blijken. Het zal betamen, bij de aangaang zijnde onderhandelingen, rekening te houden met de waarde van het te verwezenlijken terrein, waarvan hierboven sprake, die niet minder schijnt te zijn dan 30 miljoen frank, matige prijs, gezien de ligging van het perceel.

La question s'est posée de savoir si ce terrain, de même que la superficie que rendra disponible la disparition de la gare de l'Allée-Verte doivent être compris dans le patrimoine de l'Office, ce qui paraît normal, puisque sans la Jonction, ces terrains ne seraient pas disponibles et que la S.N.C.F.B. en conserverait la jouissance.

L'article 5 de la Convention du 31 janvier 1927 entre l'Etat, le Fonds d'amortissement de la Dette publique et la S.N.C.F.B. dit :

« Par application de l'article 24, paragraphe 6 des statuts, les immeubles, dont l'Etat a, conformément à l'article 7 des dits statuts, apporté la jouissance à la Société et qui, postérieurement à l'inventaire dressé en application de cet article, auraient cessé d'être nécessaires à l'exploitation des chemins de fer, seront vendus par l'Etat.

» Le produit des dites ventes sera remis à la Société pour faire face au développement du réseau.

» La Société en paiera l'intérêt à un taux égal à l'intérêt fixe moyen des diverses séries d'actions privilégiées en circulation, plus l'intérêt correspondant au dividende distribué.

» L'amortissement se fera en 75 ans, à dater du versement des sommes à la Société, sauf remboursement anticipé opéré suivant accord préalable avec le Gouvernement. »

D'autre part, l'article 3 de la loi du 11 juillet 1935 créant l'Office, dit :

« Les terrains expropriés par l'Etat ou pour son compte en vue de l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi, sont attribués à l'Office. »

On ne peut pas dire que les terrains de l'Allée-Verte et de la gare du Nord (bâtiment actuel) ont été expropriés en vue de l'exécution de la Jonction, mais le fait qu'ils deviennent disponibles pour aliénation doit être attribué à l'exécution de la Jonction. Il appartiendra à l'Etat de prendre une décision à ce sujet; mais quelle que soit cette décision, le produit de la cession de ces terrains rentrera dans l'actif de l'Etat grâce, à la construction de la Jonction; logiquement et équitablement, sinon juridiquement, ces 30 + 30 = 60 millions doivent être ajoutés à la valeur du patrimoine de l'Office.

En fait donc, le total des sommes récupérables par la revente des terrains après exécution de la Jonction sera de $193 + 60 = 253$ millions.

De vraag is gesteld te weten of dit terrein, evenals de oppervlakte die door het verdwijnen van het Groendreefstation beschikbaar komt, bij het patrimonium van het Bureau dient gevoegd, iets wat normaal schijnt aangezien, zonder de Verbinding, deze terreinen niet zouden beschikbaar gekomen zijn en dat de N.M.B.S. er het genot zou van behouden hebben.

Het artikel 5 van de overeenkomst van 31 Januari 1937 tusschen den Staat, het Fonds voor delging der Staatsschuld en de N.M.B.S. zegt :

« Bij toepassing van artikel 24, par. 6 van de Statuten, zullen de goederen waarvan de Staat, gelijk-luidend aan artikel 7 van gezegde statuten, het genot voor de Maatschappij heeft medegebracht en die, na het inventaris, opgemaakt bij toepassing van dit artikel zouden opgehouden hebben noodig te zijn tot de uitbating van de spoorwegen, door den Staat verkocht worden.

» De opbrengst van gezegde verkooping zal aan de Maatschappij ter hand gesteld worden om het hoofd te bieden aan de uitbreiding van het net.

» De Maatschappij zal hiervoor een interest betalen op den voet van den gemiddelden vasten interest van verschillende reeksen in omloop zijnde bevoorrechte aandeelen, plus den overeenstemmenden interest voor het toegekend winstaandeel.

» De delging zal geschieden in 75 jaar, te rekenen van de storting van de sommen aan de Maatschappij, behoudens vervroegde terugbetaling, gedaan volgens voorafgaande overeenkomst met de Regering. »

Anderzijds luidt artikel 3 van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het Bureau :

« De gronden door den Staat of voor dezes rekening onteigend met het oog op de uitvoering van de werken der Noord Zuid-Verbinding, worden aan het Bureau toegekend. »

Men kan niet zeggen dat de terreinen van de Groendreef en het Noordstation (huidig gebouw) onteigend werden met het oog op de uitvoering van de Verbinding, maar het feit dat zij voor vervreemding beschikbaar komen dient toegeschreven te worden aan de uitvoering van de Verbinding. Het zal aan den Staat behooren dienaangaande eene beslissing te treffen; maar welke ook deze beslissing weze, de opbrengst van den afstand van deze terreinen zal tot het actief van den Staat terugkeeren, onrechtstreeksch te danken aan het uitvoeren van de Verbinding; logischerwijze en billijkheidshalve, zooniet juridisch, zullen deze $30 + 30 = 60$ millioen frank bij de waarde van het patrimonium van het Bureau dienen gevoegd.

In feite zal dus het totaal van de in te winnen sommen door den verkoop van terreinen, na voltooiing van de Verbinding, $193 + 60 = 253$ millioen frank bedragen.

L'Office et le cas échéant, l'Etat pour 60 millions, peuvent donc espérer légitimement récupérer par la réalisation du patrimoine et des terrains des gares du Nord et de l'Allée-Verte, 253 millions, suivant une estimation modérée. Toutes ces évaluations présentant le même caractère d'incertitude que celle du coût probable des travaux avec cette ajoute que d'autres facteurs de l'évaluation des prix, interviennent ici.

Dans ces conditions, la dépense totale à engager serait de $742 - 253 = 489$ millions, $678 - 253 = 425$ millions, $611 - 253 = 358$ millions, suivant que l'on admet le maintien des prix actuels, ou une baisse de 10 % ou de 20 %, non compris les intérêts intercalaires.

*
**

43. Nous n'avons pas tenu compte des recettes devant provenir de la location des garages, magasins et locaux divers aménagés au-dessus du tunnel (sous la voirie et les immeubles à construire) et sous certaines parties des tronçons en viaduc, pas plus que du péage pour les voyageurs passant par la Jonction.

*
**

44. Les recettes faites depuis la création de l'Office provenant de la location d'immeubles qui ne sont démolis que progressivement doivent logiquement être déduites du montant des dépenses.

Ces recettes se sont élevées à :

En 1935	fr. 1,116,082
En 1936	2,243,242
En 1937	2,010,675 (présumé).
En 1938	1,900,000 (présumé).

Total pour ces 4 années. fr. 7,270,000

*
**

45. Après construction de la Halte centrale, il y aura lieu de procéder à une ventilation des dépenses ou des recettes de location des installations réservées au-dessus de la Halte centrale à divers services publics intéressant plusieurs départements ministériels. Il n'a pas été tenu compte de cette recette, les études encore en cours ne permettant pas une estimation.

*
**

46. Mais la valeur de réalisation des terrains devant forcément s'échelonner sur un certain nombre d'années, des mesures d'ordre budgétaire devront être proposées ultérieurement, de façon à ce que soient

Het Bureau en, desgevallend de Staat voor een bedrag van 60 miljoen frank, mogen dus, volgens eene matige schatting, rechtmatig verhoplen dat het te gelde maken van het patrimonium en de terreinen van het Noordstation en Groendreefstation, 253 miljoen frank in te winnen. Al deze ramingen bieden hetzelfde karakter van onzekerheid als dit van den vermoedelijken kostprijs van de werken, met dit toevoegsel dat hier andere factoren, tot raming van de prijzen, tusschenkomen.

In deze voorwaarden zou de totale te verpanden som $742 - 253 = 489$ miljoen, $678 - 253 = 425$ miljoen, $611 - 253 = 358$ miljoen frank bedragen, volgens men de huidige prijzen aanneemt, ofwel een vermindering met 10 t. h. of 20 t. h., zonder inbegrip van de tusschentijdige interesten.

*
**

43. Wij hebben geen rekening gehouden met de ontvangsten, welke zullen voortkomen van de verhuring van garages, magazijnen en allerlei lokalen. tot stand gebracht boven de tunnel (onder de wegen of de te bouwen goederen) en onder zekere gedeelten van viaductvakken, evenmin als van den tol voor de reizigers die door de tunnel rijden.

*
**

44. De ontvangsten, sinds de oprichting van het Bureau, voortkomende van de verhuring van goederen die slechts geleidelijk afgebroken worden, moeten logischerwijze afgetrokken worden van het bedrag der uitgaven.

De ontvangsten beloopt :

In 1935	fr. 1,116,082
In 1936	2,243,242
In 1937	2,010,675 (vermoedelijk).
In 1938	1,900,000 (vermoedelijk).

Totaal voor deze 4 jaren. 7,270,000

*
**

45. Na voleindiging van de Centrale Halte, zal het betamen over te gaan tot eene aanrekening van de uitgaven of van de verhuringsonvangsten, voor de inrichtingen, boven de Centrale Halte, aan verschillende openbare diensten, die meerdere ministerieele departementen aanbelangen, voorbehouden. Er is van deze ontvangst geen rekening gehouden, daar de aan gang zijnde studiën geen raming toelaten.

*
**

46. Daar de waarde van het verwezenlijken van terreinen zich noodzakelijkerwijs over een zeker aantal jaren moet verdeelen, zullen maatregelen van budgetairen aard later moeten voorgesteld worden,

octroyés à l'Office, à titre d'avance, les fonds nécessaires à l'achèvement des travaux.

*
**

47. Il convient d'ajouter que si même la dépense finale atteignait le maximum de 489 millions, c'est-à-dire si aucune baisse ne se produisait ultérieurement, l'augmentation du capital engagé trouverait, en ce qui concerne les charges financières, une ample compensation dans la baisse du taux d'intérêt survenu depuis le début de 1935 (soit 3 1/2 ou 4 % au lieu de 6 %).

*
**

48. Les tableaux ci-après (voir annexes III, IV et V) donnent le compte de gestion de 1936, le compte provisoire de 1937 et le compte de prévision de 1938.

*
**

49. L'Office a eu en vue, dans le présent rapport, d'exposer, en tenant compte des variations profondes de la conjoncture depuis le début de 1935, la situation de l'Office, basée forcément sur les hypothèses; cette situation se présente, du reste, dans des conditions analogues, pour tous les travaux publics et privés dont l'exécution est échelonnée sur une période de plusieurs années et a été décidée ou entamée pendant la crise économique de 1930-1935.

ANNEXE I AU DOCUMENT N° 332.

Tableau de quelques prix maximum et minimum unitaires remis par les entrepreneurs soumissionnaires lors de l'adjudication du premier tronçon du tunnel (Brigittines-Hôpital), le 11 septembre 1936.

	Maximum.	Minimum.
	Fr.	Fr.
Forfait pour travaux de consolidation de l'église de la Chapelle	6,403,300.00	145,000.00
Fouilles, par m ³	72.50	28.75
Remblais, par m ³	28.00	2.50
Démontage de pavages, par m ²	10.50	2.10
Fourniture et battage de palplanches métalliques, le m ²	420.00	205.00
Id. palplanches de longueur max., le m ²	500.00	240.00
Armatures pour béton armé, le kg.	1.65	1.25
Charpente en fer profilé, le kg.	2.90	1.50
Poutrelles Grey, le kg.	2.90	1.50

derwijze dat aan het Bureau, ter titel van voorschot, de noodige fondsen toegekend worden tot voltooiing van de werken.

*
**

47. Het betaamt hieraan toe te voegen dat, indien de einduitgave het maximum van 489 miljoen frank moest bedragen, t.i.z. dat zich later geen enkelen afslag zou voordoen, dan zou de vermeerdering van het verpand kapitaal, wat de financiële lasten betreft, in ruime mate een vergoeding vinden in de vermindering van den interestvoet, sinds begin 1935 ingetreden.

*
**

48. De hiernavolgende tabellen (zie bijlagen III, IV, V) geven de beheersrekening voor 1936, de voorloopige rekening voor 1937 en de voorziene uitgaven en inkomsten voor 1938.

*
**

49. Het Bureau heeft op het oog gehad, in het huidig verslag, rekening houdende met de grondige wijzigingen van de conjunctuur sinds begin 1935, den toestand van het Bureau, die noodzakelijkerwijs op veronderstellingen gesteund is, uiteen te zetten; deze toestand doet zich ten andere, in gelijkaardige voorwaarden voor bij alle openbare of private werken, waarvan de uitvoering over een periode van verschillende jaren verdeeld is en die beslist of begonnen zijn gedurende de economische crisis 1930-1935.

BIJLAGE I BIJ BESCHIED N° 332.

Tabel met enkele maximum- en minimumeenheidsprijzen ingediend door de ondernemers, inschrijvers voor de toewijzing van het eerste tunnelvak (Brigittienen-Gasthuis), op 11 September 1936.

	Maximum.	Minimum.
	Fr.	Fr.
Contract voor versterkingswerken aan de Kapellekerk	6,403,300.00	145,000.00
Graafwerk, per m ³	72.50	28.75
Ophoogingen, per m ³	28.00	2.50
Opbreking van bestratingen, per m ²	10.50	2.10
Levering en slaan van metalen damplanken, per m ²	420.00	205.00
Idem van damplanken van maximumlengte, per m ²	500.00	240.00
Gewapend betonijzers, het kg.	1.65	1.25
Raamwerk in profielijzer, het kg.	2.90	1.50
Grey-balken, het kg.	2.90	1.50

	Maximum. Fr.	Minimum. Fr.		Maximum. Fr.	Minimum. Fr.
Blindages tubulaires, par m ² :			Buisvormige beschoeiing, per loop. met.:		
a) à abandonner dans la fonda- tion	1,638.00	700.00	a) in de fundeeringen prijs te geven	1,638.00	700.00
b) à récupérer	1,195.00	170.00	b) terug te winnen	1,195.00	170.00
Béton au ciment métallurgique à 250 kg. le m ³	264.00	130.00	Slakkencementbeton aan 250 kg. per m ³	264.00	130.00
Béton id. à 150 kg. le m ³	247.00	125.00	Idem, aan 150 kg. per m ³	247.00	125.00
Béton Portland artificiel normal, le m ³	455.00	180.00	Normaal kunstmatig Portlandbe- ton, per m ³	455.00	180.00
Blocs de béton pour égout, le m ² . Enduit de 15 mm., le m ²	576.00 31.00	174.00 6.00	Betonblokken voor riool, per m ² . Bepleistering, 15 mm., per m ²	576.00 31.00	174.00 6.00
Trois couches de coaltar, le m ²	11.00	2.60	Drie lagen koolteer, per m ²	11.00	2.60
Fentre asphalté, le m ²	33.00	18.40	Asphaltvilt, per m ²	33.00	18.40
Chape de protection, le m ²	12.75	5.00	Beschermingskap, per m ²	12.75	5.00
Pavement asphalté B., le m ²	64.20	39.20	Asphaltbevloering B., per m ²	64.20	39.20
Tuyaux en grès de 20 cm., le m ²	37.00	16.20	Grèsbuizen van 20 cm., per loop. met.	37.00	16.20
Maçonnerie en briques Klamp- steen, le m ²	446.00	275.00	Metselwerk in klampsteen, per m ²	446.00	275.00
Rejointoiement, le m ²	17.00	6.00	Voegen, per m ²	17.00	6.00
Parois d'une demi-brique, le m ²	49.00	23.00	Wand van een halven steen, per m ²	49.00	23.00
Crépines en laiton, la pièce	320.00	33.00	Crépines in koper, stuk	320.00	33.00
Tuyaux en fonte perforée, le m ²	305.00	136.00	Doorboorde gietijzeren buizen, loop. met.	305.00	136.00
Joints d'insonorité, le m ²	1,360.00	660.00	Geruischloosheidsvoegen, per m ² . Topecabestrating, per m ²	1,360.00 106.00	660.00 42.00
Pavage en Topeka, le m ²	106.00	42.00	Trottoirplaveisel, in tegels, per m ²	53.00	33.00
Pavage de trottoirs, en dalle, le m ²	53.00	33.00	Rechte trottoirbanden, van 20 op 35, per loop. met.	210.00	120.00
Bordures de trottoirs droites de 20 sur 35, le m ²	210.00	120.00	Gebogen trottoirbanden, van 30× 35, per loop. met.	400.00	205.00
Id. courbes de 30×35, le m ²	400.00	205.00	Banden voor ingang garage, per m ²	3,000.00	1,450.00
Bordures entrée garage, le m ²	3,000.00	1,450.00	Te herbenuttigen banden	94.00	15.00
Bordures de remploi	94.00	15.00	Trottoirleidingskanalen, per loop. met.	725.00	330.00
Caniveaux de trottoirs, le m ²	725.00	330.00	Riooldeksels, stuk	521.70	320.00
Couvercles d'égouts, la pièce	521.70	320.00	Ijzeren ladders, per loop. met.	144.00	45.00
Echelles métalliques, le m ²	144.00	45.00	Bestrating met wederbenuttigde kasseien, per m ²	25.60	10.00
Pavages en pavés de remploi, le m ²	25.60	10.00	Afsluitingen in hout, per loop. met.	185.25	110.00
Clôtures en bois, le m ²	185.25	110.00	Deuren in de afsluitingen, stuk	370.50	105.00
Portes dans clôture, la pièce	370.50	105.00	Contract voor afbraak en weder- opbouw van mangaten	14,860.00	3,500.00
Forfait pour démolition et recon- struction de cheminées de visite.	14,860.00	3,500.00	Contract voor afbraak van het draineerriool	24,000.00	2,000.00
Forfait pour démolition de l'égout- drain	24,000.00	2,000.00	Contract voor de verbindingen aan de bestaande riolen	208,000.00	15,000.00
Forfaits pour raccords aux égouts existants	208,000.00	15,000.00	Draineerende scherpe zandlaag, per m ³	63.00	6.00
Couche drainante de sable rude, le m ³	63.00	6.00	Holle steenen, stuk	2.40	0.20
Briques creuses, la pièce	2.40	0.20			

	Maximum. — Fr.	Minimum. — Fr.
Forfait pour démolition de quelques immeubles	652,000.00	20,000.00
Forfait pour parties de bâtiment à démolir et à reconstruire . . .	109,000.00	1,800.00
Boisseaux en cuivre, la pièce . .	1,205.00	130.00
Joints de dilatation, le m ^{ert} . .	133.00	30.00
Ponts provisoires	606,480.00	15,000.00

Remarque. — Les prix minima ne sont pas, en général, ceux du plus bas soumissionnaire, de même que les prix maxima ne sont pas en majorité, ceux de la soumission qui a atteint le montant le plus élevé.

ANNEXE II AU DOCUMENT N° 332.

Pont du Val-Benoît (adjudication du 4 septembre 1935).

	Maximum. — Fr.	Minimum. — Fr.
Démolition des caves à vannes . .	3,750.00	585.00
Démolition partielle pomperie . .	10,000.00	500.00
Enlèvement tabliers métalliques .	23,000.00	néant
Fouilles en rivière, le m ³	220.00	25.00
Déblais pile jusqu'à la cote 60, 80 m ³	183.00	18.75
En-dessous	183.00	25.00
Déblais de la plate-forme, le m ³ .	42.00	14.00
Déblais culée, le m ³	60.00	14.00
Démolition mur de quai, le m ³ . .	195.00	45.00
Id. pile vers Liège	204.00	45.00
Battage palplanches métalliques, le m ²	70.00	28.00
Béton fondations, le m ³	177.00	90.00
Béton d'élévation, le m ³	190.00	108.00
Maçon. pierres de taille neuves, le m ³	2,300.00	1,320.00
Béton A.	242.00	142.00
Trois couches coaltar, le m ² . . .	7.00	1.00
Sablage, le m ²	100.00	15.00
Recépage palplanches métalliques, le m ^{ert}	200.00	35.00
Soudage de barres, pièce	50.00	6.00
Piles, acier doux laminé	3.50	1.30

	Maximum. — Fr.	Minimum. — Fr.
Contract voor afbraak van enkele goederen	652,000.00	20,000.00
Contract voor gedeelten van een af te breken en herop te bouwen gebouw	109,000.00	1,800.00
Koperen schepel, stuk	1,205.00	130.00
Uitzetvoegen, per loop. met. . . .	133.00	30.00
Voorloopige bruggen	606,480.00	15,000.00

Aanmerking. — De minima prijzen zijn, over het algemeen, niet deze van den laagsten inschrijver, evenals de maxima prijzen, voor de meerderheid, niet deze zijn van den inschrijver die het hoogste bedrag bereikt heeft.

BIJLAGE II BIJ BESCHIED N° 332.

Brug van Val-Benoît (toewijzing van 4 September 1935).

	Maximum. — Fr.	Minimum. — Fr.
Afbraak van de schuifkamers . . .	3,750.00	585.00
Gedeeltelijke afbraak van de pompenmakerij	10,000.00	500.00
Wegneming van den ijzeren bovenbouw	23,000.00	nihil
Graafwerk in rivier, per m ³ . . .	220.00	25.00
Uitgraving tot pijler aan peil 60, 80 m ³	183.00	18.75
Lager	183.00	25.00
Wegruiming van het platform, per m ³	42.00	14.00
Idem van den hoekmuur, per m ³ .	60.00	14.00
Afbraak van den kaaimuur, per m ³	195.00	45.00
Afbraak van den pijler naar Luik .	204.00	45.00
Slaan ijzeren damplanken, per m ²	70.00	28.00
Betonfunderingswerken, per m ³ .	177.00	90.00
Beton voor verhooging, per m ³ . .	190.00	108.00
Metsen van nieuwe hardstenen, per m ³	2,300.00	1,320.00
Beton A., per m ³	242.00	142.00
Drie lager koolteer	7.00	1.00
Zandbestrooiing, per m ²	100.00	15.00
Afsnijden ijzeren damplanken, loop. met.	200.00	35.00
Lasschen van staven, stuk	50.00	6.00
Pijlers, zacht geplet staal	3.50	1.30

ANNEXE III AU DOCUMENT N° 332.

COMPTE DE GESTION DE L'OFFICE POUR 1936

DEPENSES

CATEGORIE.	ENGAGEMENTS. — VERBINTENISSEN.	MONTANT. — BEDRAG.
I. <i>Personnel :</i>		
1. Traitements	700,304.00	682,870.00
2. Salaires	105,695.00	79,914.95
3. Indemnités	66,000.00	76,900.00
		839,684.95
II. <i>Dépenses de matériel. — Frais de gestion :</i>		
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone	18,800.00	24,114.73
2. Entretien des bureaux. Menus frais.	10,600.00	10,879.07
3. Fournitures de bureau. Outillage	312,000.00	168,656.15
		203,649.95
III. <i>Frais d'installation</i>	240,000.00	72,604.56
		72,604.56
IV. <i>Dépenses diverses</i>	"	6,553.65
		6,553.65
V. <i>Entreprises et travaux :</i>		
1. Exécutés par l'O.N.J.	35,084,186.27	1,427,208.68
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J.	3,850,000.00	
		1,427,208.68
VI. <i>Dépenses d'études et frais de la S.N.C.F.B. pour compte de l'Office</i>	1,300,000.00	
		"
VII. <i>Expropriations</i>	8,000,000.00	5,607,951.94
		5,607,951.94
Total. — Totaal		fr. 8,157,653.73

Arrêté en séance du Conseil d'Administration.

Bruxelles, le 20 avril 1937.

Pour le Conseil :

L'Administrateur-délégué,

BIJLAGE III BIJ BESCHIED N° 332.

REKENING VAN BEHEER VAN HET BUREAU VOOR 1936.

UITGAVEN

CATEGORIE.
I. <i>Personeel :</i>
1. Jaarwedden.
2. Salarissen.
3. Vergoedingen.
II. <i>Uitgaven voor materieel. — Kosten van beheer :</i>
1. Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon.
2. Onderhoud der bureelen. Kleine onkosten.
3. Kantoorbehoeften. Uitrusting.
III. <i>Kosten van inrichting.</i>
IV. <i>Onderscheidene uitgaven.</i>
V. <i>Ondernemingen en werken :</i>
1. Uitgevoerd door het N.B.V.
2. Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.
VI. <i>Uitgaven voor studiën en kosten van de N.M.B.S. voor rekening van het Bureau.</i>
VII. <i>Onteigeningen.</i>

Opgemaakt in zitting van den Raad van Beheer.

Brussel, den 20^e April 1937.

Voor den Raad :

De Gevolmachtigde Beheerder,

RECETTES

CATEGORIE.	MONTANT.
I. <i>Ventes :</i>	
Terrains, vieux matériaux.	—
II. <i>Loyers :</i>	
Immeubles, installations, terrains	43,536.00
	43,536.00
III. <i>Publicité</i>	14,543.40
	14,543.40
IV. <i>Recettes diverses</i>	30,343.75
	30,343.75
Total des recettes directes de l'Office. . fr.	88,423.15
Versements au Trésor	88,170.15
Reste à verser au Trésor	253.00
V. <i>Versements de l'Etat :</i>	
1° Disponible au 31 décembre 1935, point de départ au 1 ^{er} janvier 1936.	153,457.31
2° Appels de fonds	13,804,000.00
	13,957,457.31
Total des dépenses. fr.	8,157,653.73
Reste disponible au 31 décembre 1936, point de départ de la gestion au 1 ^{er} janvier 1937.	5,799,803.58

ANNEXE IV AU DOCUMENT N° 332.

COMPTE PROVISOIRE DE GESTION DE 1937

DEPENSES

CATEGORIE.	ENGAGEMENTS. VERBINTENISSEN.	DEPENSES EFFECTUEES. GEDANE UITGAVEN.
I. <i>Personnel :</i>		
1. Traitements	1,003,372.00	922,000
2. Salaires	178,597.00	200,000
3. Indemnités	105,000.00	100,000
		1,222,000
II. <i>Dépenses de matériel. — Frais de gestion :</i>		
1. Eau	30,000.00	20,900
2. Entretien des bureaux	15,000.00	13,100
3. Fournitures de bureau	170,000.00	138,000
		172,000
III. <i>Dépenses diverses</i>	50,000.00	19,000
		19,000
IV. <i>Entreprises et travaux :</i>		
1. Exécutés par l'O.N.J.	34,357,178.90	32,200,000
2. Exécutés par la S.N.C.F.B.	29,170,898.65	19,300,000
		51,500,000
V. <i>Etudes S.N.C.F.B.</i>	1,257,711.00	1,257,711
		1,257,711
VI. <i>Expropriations</i>	24,950,000.00	12,000,000
		12,000,000
Total. — Totaal . . fr.		66,170,711

INKOMSTEN

CATEGORIE.	BEDRAG.
I. <i>Verkoopingen :</i>	
Gronden, oud materiaal	—
II. <i>Huurgelden :</i>	
Gebouwen, inrichtingen, gronden	43,536.00
	43,536.00
III. <i>Publiciteit</i>	14,543.40
	14,543.40
IV. <i>Onderscheidene ontvangsten</i>	30,343.75
	30,343.75
Totaal der rechtstreeksche ontvangsten van het Bureau fr.	88,423.15
Stortingen aan de Thesaurie	88,170.15
Blijft te storten aan de Thesaurie	253.00
V. <i>Stortingen vanwege den Staat :</i>	
1° Beschikbaar op 31 December 1935, uitgangspunt op 1 Januari 1936.	153,457.31
2° Bijstortingen geëischt.	13,804,000.00
	13,957,457.31
Totaal van de uitgaven . . . fr.	8,157,653.73
Blijft op beschikbaar, op 31 December 1936, uitgangspunt voor het Beheer op 1 Januari 1937	5,799,803.58

BIJLAGE IV BIJ BESCHIED N° 332.

VOORLOOPIGE REKENING VAN BEHEER VOOR 1937.

UITGAVEN

CATEGORIE.
I. <i>Personeel :</i>
1. Jaarwedden.
2. Salarissen.
3. Vergoedingen.
II. <i>Uitgaven voor materiaal. — Kosten van beheer :</i>
1. Water.
2. Onderhoud der bureelen.
3. Kantoorbehoeften.
III. <i>Onderscheidene uitgaven.</i>
IV. <i>Ondernemingen en werken :</i>
1. Uitgevoerd door het N.B.V.
2. Uitgevoerd door de N.M.B.S.
V. <i>Studiën N.M.B.S.</i>
VI. <i>Onteigeningen.</i>

RECETTES

CATEGORIE.	MONTANT.
I. <i>Ventes</i>	150,000.00
II. <i>Loyers</i>	75,000.00
III. <i>Publicité</i>	16,500.00
IV. <i>Recettes diverses</i>	15,000.00
Recettes directes de l'Office.	256,500.00
Domaines	3,675,643.52
	3,932,143.52
Reste à verser au 31 décembre 1936	253.00
Total versé au Trésor fr.	3,932,396.52
V. <i>Versements de l'Etat</i> :	
1° Disponible au 1 ^{er} janvier 1937	5,799,803.58
2° Appel de fonds	63,000,000.00
	68,799,803.58
Total des dépenses fr.	66,170,711.00
Disponible au 31 décembre 1937 fr.	2,629,092.58

ANNEXE V AU DOCUMENT N° 332.

COMPTE DE PREVISION DE L'EXERCICE 1938

DEPENSES PROBABLES

CATEGORIE.	DEPENSES A EFFECTUER.
I. <i>Personnel</i> :	
1° Traitements	1,200,000.00
2° Salaires	250,000.00
3° Indemnités	100,000.00
	1,550,000.00
II. <i>Dépense de matériel</i> :	
1° Eau	22,000.00
2° Entretien des bureaux	15,000.00
3° Fournitures de bureau	163,000.00
	200,000.00
III. <i>Dépenses diverses</i>	20,000.00
IV. <i>Entreprises et divers</i> :	
1° Exécutés par l'O.N.J.	69,500,000.00
2° Exécutés par la S.N.C. F.B.	28,500,000.00
	98,000,000.00
V. <i>Frais S.N.C.F.B.</i>	1,500,000.00
	1,500,000.00
VI. <i>Expropriations</i>	28,000,000.00
	28,000,000.00
Totaux. fr.	129,270,000.00

INKOMSTEN

CATEGORIE.	BEDRAG.
I. <i>Verkoopingen</i>	150,000.00
II. <i>Huurgelden</i>	75,000.00
III. <i>Publiciteit</i>	16,500.00
IV. <i>Onderscheidene ontvangsten</i>	15,000.00
Rechtstreeksche ontvangsten van het Bureau	256,500.00
Domeinen	3,675,643.52
	3,932,143.52
Blijft te storten op 31 December 1936	253.00
Totaal aan de Thesaurie gestort fr.	3,932,396.52
V. <i>Stortingen vanwege den Staat</i> :	
1° Beschikbaar op 1 Januari 1937	5,799,803.58
2° Bijstortingen geëischt	63,000,000.00
	68,799,803.58
Totaal der uitgaven fr.	66,170,711.00
Beschikbaar op 31 December 1937 fr.	2,629,092.58

BIJLAGE V BIJ BESCHIED N° 332.

VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN
VOOR HET DIENSTJAAR 1938.

WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN

CATEGORIE.	VOORZIENE UITGAVEN.
I. <i>Personeel</i> :	
1° Jaarwedden	1,200,000.00
2° Salarissen	250,000.00
3° Vergoedingen	100,000.00
	1,550,000.00
II. <i>Uitgaven voor materiaal</i> :	
1° Water	22,000.00
2° Onderhoud der burelen	15,000.00
3° Kantoorbehoeften	163,000.00
	200,000.00
III. <i>Onderscheidene uitgaven</i>	20,000.00
IV. <i>Ondernemingen en werken</i> :	
1° Uitgevoerd door N.B.V.	69,500,000.00
2° Uitgevoerd door de N.M. B.S.	28,500,000.00
	98,000,000.00
V. <i>Onkosten N.M.B.S.</i>	1,500,000.00
	1,500,000.00
IV. <i>Onteigeningen</i>	28,000,000.00
	28,000,000.00
Totaal. fr.	129,270,000.00

RECETTES PROBABLES

CATEGORIE.	MONTANT.
I. <i>Ventes</i>	150,000.00
II. <i>Loyers</i>	80,000.00
III. <i>Publicité</i>	20,000.00
IV. <i>Recettes diverses</i>	6,000.00
Total versé au budget pour ordre par l'O.N.J. fr.	256,000.00
V. <i>Versements de l'Etat</i> :	
1° Disponible probable au 1 ^{er} janvier 1938	2,629,092.58
2° Appels de fonds présumés	126,640,907.42
	129,270,000.00
	Fr. 129,270,000.00

**

COMPTE DE PRÉVISION DE L'ANNÉE 1938

DÉVELOPPEMENT

A. — DÉPENSES PROBABLES

I. — PERSONNEL

De l'examen du compte provisoire de gestion de 1937, il résulte que les dépenses d'administration de cet exercice correspondront sensiblement aux prévisions (document n° 163, p. 11), le personnel nouveau indispensable ayant été recruté avec la plus grande parcimonie. Par contre, un renforcement des services administratifs et techniques est à prévoir pour 1938. En effet, indépendamment des trois grosses entreprises dont il sera question au IV, 1°), et qui seront soit en cours d'achèvement, soit en cours d'exécution, il sera procédé incessamment aux études et calculs relatifs à un troisième tronçon du tunnel.

En fin, l'hypothèse d'une hausse de l'index-number se répercutant sur le taux des traitements et salaires n'est pas exclue. Les chiffres suivants peuvent être envisagés :

Traitements fr.	1,200,000
Salaires	250,000
Indemnités	100,000
	1,550,000

WAARSCHIJNLIJKE INKOMSTEN

CATEGORIE.	BEDRAG.
I. <i>Verkoopingen</i>	150,000.00
II. <i>Huurgeld</i>	80,000.00
III. <i>Publiciteit</i>	20,000.00
IV. <i>Onderscheidene ontvangsten</i>	6,000.00
Totaal door het N.B.V. op rekening voor orde gestort fr.	256,000.00
V. <i>Stortingen vanwege den Staat</i> :	
1° Waarschijnlijk beschikbaar op 1 Januari 1938	2,629,092.58
2° Waarschijnlijk geëischte bijstortingen	126,640,907.42
	129,270,000.00
	Fr. 129,270,000.00

**

VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN VOOR HET DIENSTJAAR 1938.

TOELICHTING

A. — WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN

I. — PERSONEEL

Uit het onderzoek van de voorlopige beheersrekening voor 1937 blijkt dat de bestuursuitgaven voor dit dienstjaar merkbaar met de ramingen zullen overeenstemmen (bescheid n° 163, bladz. 11), het noodig zijnde personeel met de grootste karigheid aangeworven zijnde. Daarentegen is eene uitbreiding van de administratieve en de technische diensten voor 1938 te voorzien. Inderdaad, onafhankelijk van de drie groote ondernemingen waarvan zal sprake zijn sub IV, 1°) en die hetzij op weg van voltooiing, hetzij in uitvoering zijn, zal eerlang overgegaan worden tot studiën en berekeningen voor een derde tunnelvak.

Eindelijk, de veronderstelling van een verhooging van het indexcijfer, invloed uitoefenende op het bedrag van de wedden en loonen, is niet uitgesloten.

De volgende cijfers kunnen dus beschouwd worden :

Jaarwedden fr.	1,200,000
Loonen	250,000
Vergoedingen	100,000
	1,550,000

II. — DEPENSES DE MATERIEL. — FRAIS DE GESTION

Pour ces dépenses, la situation de l'année 1938 sera dans ses grandes lignes, comparable à celle de l'année 1937. L'appropriation de quelques nouveaux locaux, le montage d'un petit laboratoire pour ciments et bétons, etc., ces petits travaux, effectués en 1937 ou à prévoir pour 1938 ne donnent lieu qu'à des décaissements relativement minimes.

Ci-après le détail des prévisions :

Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone fr.	22,000	
Entretien des bureaux. Menus frais	15,000	
Fournitures de bureau. Outillage	163,000	
		200,000

III. — DEPENSES DIVERSES ET IMPREVUES

Ces dépenses, qui comprennent entre autre le remboursement des frais de voyages des membres du Conseil d'Administration, le remboursement des frais de déplacement du personnel technique de l'Office, ne seront vraisemblablement pas supérieures à fr. 20,000

IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX

Les travaux de la jonction proprement dite comprendront :

1° Travaux par l'O.N.J.

1. Premier tronçon du tunnel fr.	15,500,000
2. Deuxième tronçon et Halle centrale	45,500,000
3. Parachèvement et renforcement des murs de soutènement entre la rue des Brigittines et Bruxelles-Midi. Achèvement des ponts métalliques, début du troisième tronçon du tunnel	8,500,000
	69,500,000

2° Travaux exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'Office.

1. Gare de Bruxelles-Nord et abords	13,500,000
2. Gare de Bruxelles-Midi	15,000,000
	28,500,000

Fr. 98,000,000

II. — UITGAVEN VOOR MATERIAAL. — KOSTEN VAN BEHEER.

Voor deze uitgaven zal de toestand voor het dienstjaar 1938, in zijn groote lijnen, vergelijkbaar zijn met dezen van het dienstjaar 1937. Het geschikt maken van enkele nieuwe lokalen, het inrichten van een klein laboratorium voor cement en beton, enz., deze kleine werken, uitgevoerd in 1937 of voor 1938 te voorzien, zullen slechts aanleiding geven tot betrekkelijk, kleine uitgaven.

Hierna het detail van de ramingen :

Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoons	22,000	
Onderhoud der bureelen. Kleine onkosten	15,000	
Kantoorbehoeften. Uitrusting.	163,000	
		200,000

III. — ONDERSCHIEDENE EN ONVOORZIENE UITGAVEN

Deze uitgaven, die o. a. de terugbetaling van de reiskosten van de leden van den Raad van Beheer, de terugbetaling van de verplaatsingskosten van het technisch personeel van het Bureau omvat, zullen vermoedelijk niet hoger zijn dan fr. 20,000

IV. — ONDERNEMINGEN EN WERKEN

De werken voor de eigenlijke verbinding begrijpen :

1° Werken uitgevoerd door het Bureau.

1. Eerste tunnelvak fr.	15,500,000
2. Tweede tunnelvak en centrale halte	45,500,000
3. Algeheele voltooiing en verzwaring van de steunmuren tusschen de Brigittinenstraat en Brussel-Zuid. Voltooiing van de bruggen. Begin van uitvoering van het derde tunnelvak	8,500,000
	69,500,000

2° Werken uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het Bureau.

1. Station Brussel-Noord en toegangswegen	13,500,000
2. Station Brussel-Zuid	15,000,000
	28,500,000

Fr. 98,000,000

1. Travaux exécutés par l'Office.**1° Premier tronçon du tunnel.**

L'engagement de cette dépense s'élevait à la somme de fr. 33,224,583.90 (montant de la soumission Van Rymenant). A la fin de 1937, le total des paiements présumés sera de 32 millions 200,000 francs environ. Toutefois, en raison des modifications reconnues nécessaires de l'augmentation du prix de revient des matériaux des travaux supplémentaires et de la main-d'œuvre, le montant primitivement fixé sera sensiblement dépassé, et il n'est pas exagéré de prévoir, pour la bonne fin de ces travaux, une dépense pour 1938 s'élevant à fr. 15,500,000

2° Deuxième tronçon du tunnel et Halte centrale.

Quant au deuxième tronçon, sa mise en adjudication étant prévue pour le mois de décembre 1937, on ne peut guère prévoir de paiements d'acomptes qu'à partir du mois de mars 1938. D'autre part, en présence des fluctuations continuelles du prix des matériaux et de celui de la main-d'œuvre, ainsi que les énormes différences apparaissant dans les prix unitaires de certains entrepreneurs, il semble difficile de faire une approximation du coût total de l'entreprise.

Les paiements se répartiront sur les années 1938 et 1939. Pour l'année 1938, le chiffre suivant pourrait être adopté fr. 45,500,000

Fr. 61,000,000

3° Parachèvement et renforcement des murs de soutènement entre la rue des Briggittines et la gare du Midi. Achèvement des ponts métalliques. Début du troisième tronçon du tunnel.

Ces travaux, prévus primitivement pour l'année 1937, n'ont pu encore être mis en adjudication du fait qu'après une nouvelle étude, il a été décidé de changer le système prévu pour le renforcement des murs de soutènement. Dépense probable fr. 8,500,000

Fr. 69,500,000

1. Werken uitgevoerd door het Bureau.**1° Eerste tunnelvak.**

De verbintenis voor deze uitgave bedroeg de som van fr. 33,224,583.90 (bedrag van de inschrijving Van Rymenant). Bij het einde van 1937 zal het bedrag van de waarschijnlijke betalingen ongeveer 32,200,000 frank beloopt. Echter, wegens de noodzakelijk erkende wijzigingen, de verhooging van den kostprijs van de bijkomende werken en van het handwerk, zal het oorspronkelijk vastgesteld bedrag in gevoelige mate overschreden worden, en het is niet buitensporig, voor het goed ten einde brengen van de werken, voor 1938 eene uitgave te voorzien van fr. 15,500,000

2° Tweede tunnelvak en Centrale Halte.

Wat het tweede vak betreft, daar de in aanbesteding stelling slechts tegen de maand December 1937 voorzien is, zullen slechts voorschotten van af de maand Maart 1938 dienen voorzien te worden. Anderzijds, wegens de aanhoudende schommelingen van de prijzen van de materialen en van het handwerk, evenals de ontzaglijke verschillen welke uit de eenheidsprijzen van zekere ondernemers blijken, schijnt het moeilijk een benaderende raming van den totalen kostprijs van de onderneming te maken.

De betalingen zullen over de jaren 1938 en 1939 verdeeld worden. Voor het jaar 1938 zou volgend cijfer kunnen aangenomen worden 45,500,000

Fr. 61,000,000

3° Algeheele voltooiing en verzwaring van de steunmuren tusschen de Briggittienestraat en het station Brussel-Zuid. Voltooiing van de ijzeren bruggen. Begin van uitvoering van het derde tunnelvak.

Deze werken, oorspronkelijk voorzien voor het jaar 1937, zijn nog niet kunnen in aanbesteding gesteld worden om reden dat, na een nieuwe studie, beslist is het voorziene stelsel voor verzwaring van de steunmuren te wijzigen. Waarschijnlijke uitgave fr. 8,500,000

Fr. 69,500,000

2. Travaux exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J.**Gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.**

Ces travaux ont commencé en 1937; certaines entreprises (dont celle de la firme Montois à Forest-Midi), sont terminées. L'entreprise de détournement partiel du cours de la Senne et de construction de divers ouvrages d'art en gare de Bruxelles-Midi, confiée à la S. A. Van Rymentant sera terminée dans le courant de 1938 (année pendant laquelle les paiements ne seront plus que de 2,000,000 de fr. environ). Quant à l'important travail de construction de divers ouvrages d'art à Bruxelles-Nord entrepris par la S. A. Blaton-Aubert, il se poursuivra en 1938, concurremment avec ceux appartenant à la deuxième et à la troisième phases de Bruxelles-Nord et ceux de Bruxelles-Midi qui feront l'objet des prochaines adjudications. Déduction faite de la quotité des frais généraux à charge de l'O.N.J. et qui font l'objet du chapitre suivant, la part d'intervention incombant à l'Office pour 1938 dans ces travaux est estimée à 28,500,000

————— 98,000,000

N. B. — Les travaux exécutés par la S.N.C.F.B. aux gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, à charge de cette Société, s'élèveront en 1938 à 48,430,000 francs.

V. — DEPENSES D'ETUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J.

Suivant l'estimation faite par la S.N.C.F.B. d'accord avec l'O.N.J., la part d'intervention de l'O.N.J. pour 1938 dans ces dépenses s'élève à la somme de fr. 1,500,000

VI. — EXPROPRIATIONS

De nouvelles expropriations ont été décidées dans le courant de l'année 1937 (Conseil d'Administration des 11 mai et 23 juin), indépendamment de celles qui restent encore à effectuer à Bruxelles même (rue des Tanneurs) et à Saint-Josse (quartier du Jardin Botanique). En raison de leur ampleur, elles ne

2. Werken uitgevoerd door de N.M.B.S., voor rekening van het Bureau.**Stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.**

Deze werken werden in 1937 aangevangen; zekere ondernemingen (waaronder deze van de firma Montois te Vorst-Zuid), zijn beëindigd. De onderneming tot gedeeltelijke omleiding van den loop van de Zenne en het bouwen van verschillende kunstwerken in het station Brussel-Zuid, toevertrouwd aan de N. V. Van Rymentant, zal in den loop van het jaar 1938 (jaar gedurende hetwelk de betalingen nog slechts ongeveer 2,000,000 fr. zullen bedragen), beëindigd zijn. Wat het belangrijk werk van het oprichten van verschillende kunstwerken te Brussel-Noord betreft, ondernomen door de N. V. Blaton-Aubert, dit zal in 1938 voortgezet worden, gelijktijdig met deze van de tweede en de derde fasen van Brussel-Noord en Brussel-Zuid, die het voorwerp zullen uitmaken van de volgende aanbestedingen. Na aftrek van het evenredig bedrag van de algemeene kosten, ten laste van het N.B.V., waarvan spraak in volgend hoofdstuk, is het deel, waarvoor het Bureau in 1938 moet tusschenkomen, geraamd op . . . 28,500,000

————— 98,000,000

N. B. — De werken door de N.M.B.S. aan de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid uitgevoerd ten laste van deze Maatschappij, zullen in 1938, 48,430,000 frank bedragen.

V. — UITGAVEN VOOR STUDIEN EN ONKOSTEN VAN DE N.M.B.S., VOOR REKENING VAN HET N.B.V.

Volgens de raming, door de N.M.B.S. in overeenstemming met het N.B.V. gedaan, zal het bedrag tot tusschenkomst van het N.B.V. in deze uitgave, voor 1938 beloopt tot de som van fr. 1,500,000

VI. — ONTEIGENINGEN

Nieuwe onteigeningen zijn beslist in den loop van het jaar 1937 (Raad van Beheer van 11 Mei en 23 Juni), onafhankelijk van deze welke te Brussel zelf nog te verwezenlijken zijn (Huidevettersstraat) en te Sint-Joost-ten-Noode (Kruidtuinwijk). Wegens hun omvang zullen deze vermoedelijk slechts in den loop

pourront probablement être menées à bien que dans le courant de l'année 1938. Les dépenses qui en résulteront seront environ de . fr. 28,000,000 dont une partie à récupérer ultérieurement par revente des terrains disponibles après les travaux.

Total général des dépenses probables . . fr. 129,270,000

B. — RECETTES PROBABLES

Les estimations qui suivent ne concernent que les recettes directes de l'Office. Ces recettes sont versées mensuellement au Budget pour Ordre, en application de l'article 6, paragraphe 6 de la loi du 11 juillet 1935. Tout comme les recettes d'autre nature dont il est question ci-après, elles viennent grossir le patrimoine de l'Office.

L'Administration des Domaines, qui a conservé la gestion des terrains et des immeubles, constituant le domaine immobilier de l'Office, en verse mensuellement le produit au Budget pour Ordre, conformément à sa circulaire du 31 octobre 1936 (Document 164). Cette opération a lieu par l'entremise de l'Administration de la Trésorerie, qui en avise l'Office. Ce dernier est ainsi à même de connaître à tout moment l'ensemble des versements effectués à son profit. C'est ainsi que, fin 1937, le total ainsi versé sera de 5,370,000 francs environ (exactement fr. 4,908,295.40 au 30 septembre 1937), et le montant probable pour 1938 pourra être de . . . fr. 1,900,000

Quant aux recettes effectuées par la Ville de Bruxelles, en exécution des conventions résultant de la loi du 27 août 1903, leur attribution, qui doit être décidée par l'inventaire prescrit par l'article 31 des Statuts, n'est pas encore réglée.

Elles continuent à être versées annuellement au « Fonds spécial et temporaire, etc., de la Putterie », institué par cette loi, d'accord avec le Ministère des Transports. Au 31 décembre 1937, le montant total des sommes versées atteindra fr. 11,113,576.75, dont fr. 364,272.68 pour 1937. Pour l'année 1938, le chiffre sera de beaucoup inférieur et pourra diminuer de moitié ou même des deux tiers.

I. — VENTES

(terrains, vieux matériaux).

Le premier tronçon du tunnel sera terminé dans le courant de 1938. Mais il n'est pas encore possible de prévoir la mise en valeur des terrains qui deviendront disponibles de ce chef, d'importantes questions relatives à l'organisation du Boulevard de la Jonction et de la Voirie en général devant tout d'abord recevoir leur solution.

Par ailleurs, l'augmentation du prix des matériaux a eu pour résultat que les démolitions, déficitaires en 1936, ont donné lieu à recette en 1937. Il est donc permis de prévoir pour les entreprises de ce chef, tant sur le parcours de la Jonction qu'aux abords des gares du Nord et du Midi, des recettes qu'on peut évaluer à . . . fr. 150,000

van het jaar 1938 tot een goed einde kunnen gebracht worden. De uitgaven welke hieruit zullen voortspruiten, bedragen ongeveer . fr. 28,000,000 waarvan een deel later in te winnen door wederverkoop van na het einde van de werken beschikbaar komende terreinen.

Algemeen totaal van de waarschijnlijke uitgaven . . . fr. 129,270,000

B. — WAARSCHIJNLIJKE ONTVANGSTEN

De ramingen die volgen betreffen slechts de rechtstreekse ontvangsten van het Bureau. Deze ontvangsten worden maandelijks op de Rekening voor Orde gestort, bij toepassing van artikel 6, paragraaf 6 van de wet van 11 Juli 1935. Evenals voor de ontvangsten van anderen aard, waarvan hierna sprake, komen deze het patrimonium van het Bureau aanvullen.

Het Bestuur der Domeinen, dat het beheer bewaard heeft van de terreinen en goederen die het onroerend domein van het Bureau uitmaken, stort maandelijks de opbrengst hiervan op de Rekening voor Orde, gelijklopend aan zijn omzendbrief van 31 October 1936. (Bescheid n° 164). Deze bewerking grijpt plaats bij tussenkomst van het Bestuur der Thesaurie, die hiervan het Bureau verwittigt. Dit laatste is aldus in staat, te allen tijde, het geheel der te zijnen voordeele gedane stortingen te kennen. Zoo is het dat einde 1937 het totaal bedrag, alzoo gestort, ongeveer 5,370,000 frank zal bedragen (juist fr. 4,908,295.40 op 30 September 1937) en dat het waarschijnlijk bedrag voor 1938 zal zijn . . . fr. 1,900,000

Wat de ontvangsten betreft, door de Stad Brussel gedaan bij toepassing van de overeenkomsten voortspruitende uit de wet van 27 Augustus 1903, hun toewijzing, die door het inventaris voorgeschreven bij artikel 31 van de Statuten moet beslist worden, is nog niet geregeld.

Zij worden jaarlijks voort gestort op het « Speciaal en Tijdelijk Fonds, enz., van de Putterij », opgericht bij deze wet, in accoord met het Ministerie van Verkeerswezen. Op 31 December 1937 zal het totaal der gestorte sommen fr. 11,113,576.75 bedragen, waarvan fr. 364,272.68 voor 1937. Voor het jaar 1938 zal dit cijfer veel minder bedragen en kunnen met de helft en zelfs met twee derden verminderd worden.

I. — VERKOOPINGEN

(terreinen, oud materiaal).

Het eerste tunnelvak zal in den loop van 1938 beëindigd zijn. Maar het is nog niet te voorzien wanneer de ter waarde bringing van de uit dien hoofde beschikbaar komende terreinen zal mogelijk zijn, belangrijke vraagstukken betreffende het aanleggen van de Verbindingslaan en de wegen in het algemeen nog eerst dienende een oplossing te krijgen.

Langs een anderen kant heeft de verhooging van de prijzen van de materialen tot gevolg gehad dat de afbraken, welke in 1936 deficitair waren, in 1937 aanleiding gegeven hebben tot ontvangsten. Het is dus toegelaten voor de desbetreffende ondernemingen, zoowel op den weg van de Verbinding als in de omgeving van de Noord- en Zuidstations, ontvangsten te voorzien, welke men mag schatten op . . . fr. 150,000

II. — LOYERS

(immeubles, installations, terrains).

Il s'agit des loyers produits par les immeubles ayant fait l'objet d'expropriations et dont l'occupation peut continuer à titre précaire, au moins, en attendant leur démolition. Estimation pour 1938 . . . fr. 80,000

III. — PUBLICITE

Ces recettes, relativement peu importantes, sont produites par la location des murs et clôtures à des agences de publicité. Il ne semble pas que leur total puisse être supérieur à la somme de . . . fr. 20,000

IV. — RECETTES DIVERSES ET IMPREVUES

Recette probablefr. 6,000
Totalfr. 256,000

V. — VERSEMENTS DE L'ETAT

Des chiffres donnés par le Compte de Prévision de 1938, il résulte que les dépenses probables seront defr. 129,270,000.00

D'autre part, le montant disponible au 31 décembre 1937 (Compte provisoire de gestion), point de départ de la gestion au 1^{er} janvier 1938, s'élèvera à 2,629,092.50

Les prélèvements à faire en 1938 à charge du Budget pour Ordre représenteront donc un montant probable defr. 126,640,907.50

II. — HUURGELDEN

(Gebouwen, inrichtingen, terreinen).

Het betreft huurgelden, voortkomende van gebouwen, die het voorwerp van eene onteigening hebben uitgemaakt en waarvan de in gebruik lating, ten precairen titel, per maand, mag voortgaan, in afwachting hunner afbraak, Raming voor 1938fr. 80,000

III. — PUBLICITEIT

Deze ontvangsten, betreffende gering, komen voort van de verhuuring van de muren en afsluitingen aan publiciteitsagentschappen. Het schijnt niet dat hun totaal zal kunnen hooger zijn danfr. 20,000

IV. — ONDERSCHIEDENE EN ONVOORZIENE ONTVANGSTEN

Waarschijnlijke ontvangsten . fr. 6,000
Totaalfr. 256,000

V. — STORTINGEN VANWEGE DEN STAAT

Uit de cijfers, gegeven in de rekening van Voorziene Uitgaven en Ontvangsten, blijkt dat de waarschijnlijke uitgaven zullen bedragenfr. 129,270,000.00

Anderzijds zal het op 31 December 1937 beschikbaar bedrag (voorloopige rekening van beheer), vertrekpunt voor het beheer op 1 Januari 1938, bedragen 2,629,092.50

De in 1938 ten laste van de Rekening voor Orde te doene afnemingen, zullen een waarschijnlijk bedrag vertegenwoordigen vanfr. 126,640,907.50

(50)

Jonction Nord-Midi -- Noord-Zuid Verbinding.

LA CONSTRUCTION DU TUNNEL

HET BOUWEN VAN DE TUNNEL

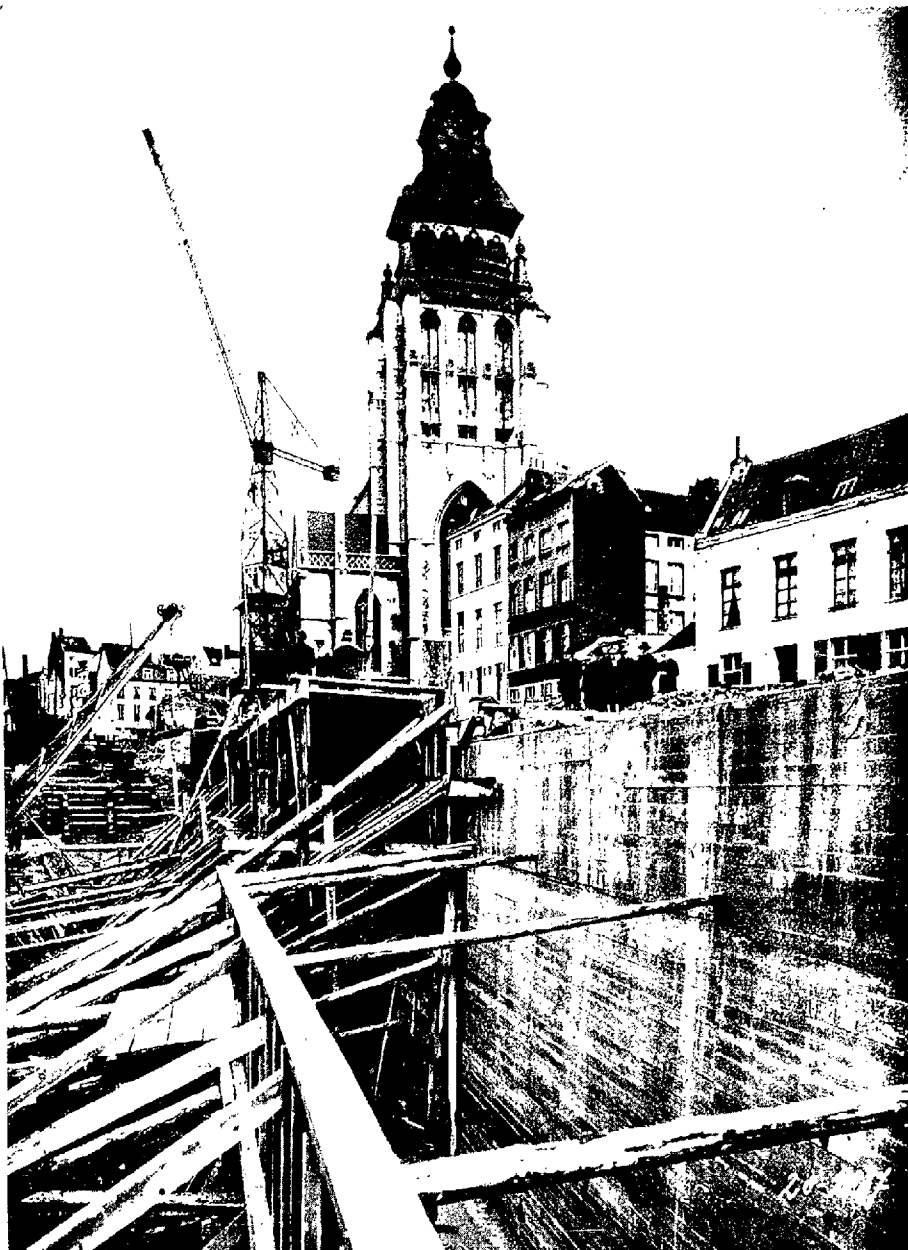
T U N N E L

1^{er} SECTEUR :

Eglise de la Chapelle

rue de l'Hôpital

Longueur: 375 m.



T U N N E L

1^{ste} SECTOR

Kapelle-Kerk

Gasthuisstraat

Lengte: 375 m.

LES FOUILLES

DE UITGRAVINGEN



LE RIDEAU DE PALPLANCHES
DE DAMWAND



LES Puits de DRAINAGE
DE DRAINEERPUTTEN

Jonction Nord-Midi ⁽⁵²⁾ -- Noord-Zuid Verbinding.

LA CONSTRUCTION DU TUNNEL

HET BOUWEN VAN DE TUNNEL



LE POUTRAGE VERTICAL

HET VERTIKALE BALKWERK



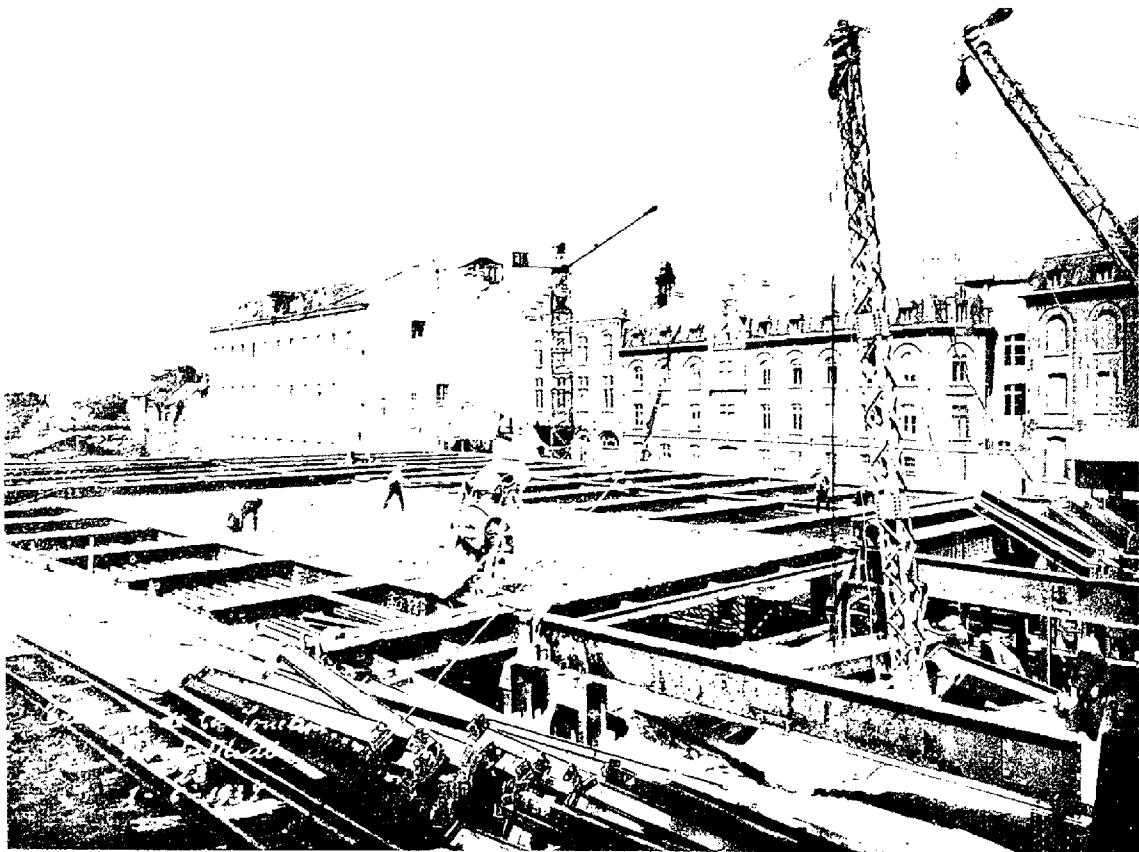
LE POUTRAGE HORIZONTAL

HET HORIZONTALE BALKWERK

(62) Jonction Nord-Midi -- Noord-Zuid Verbinding.

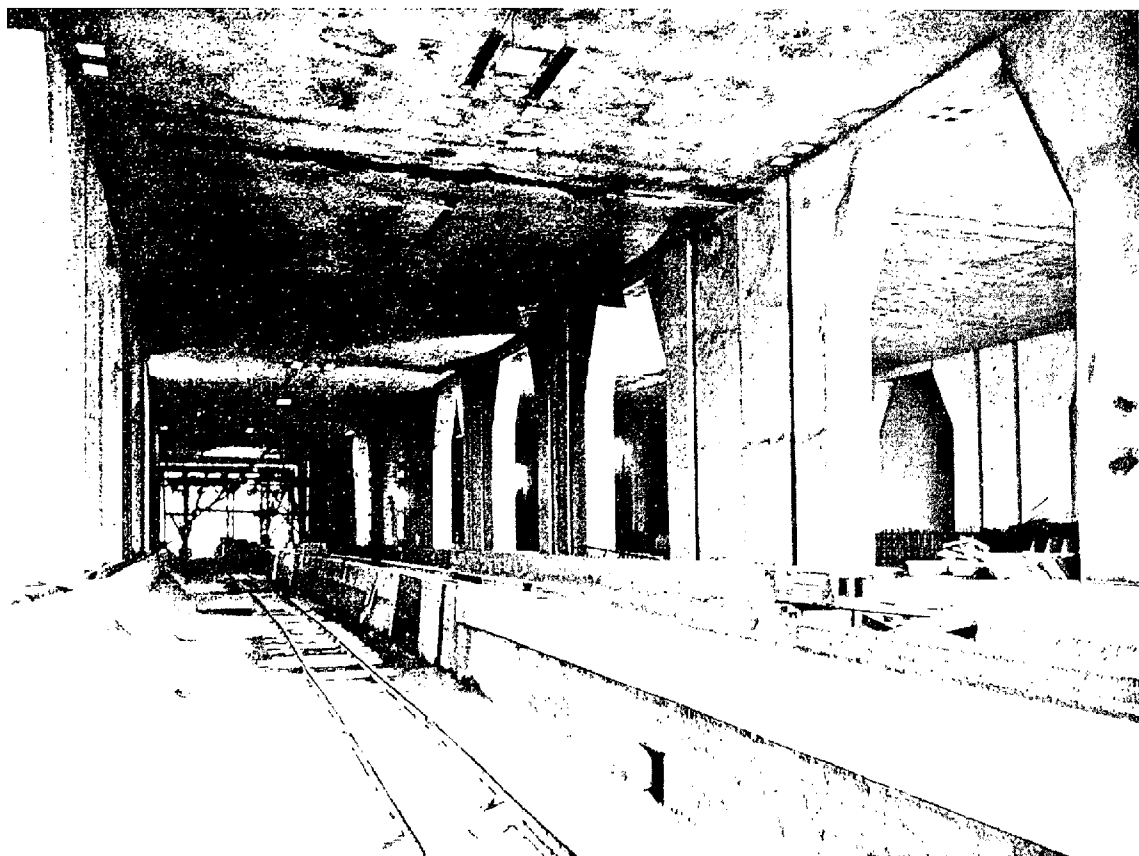
LA CONSTRUCTION DU TUNNEL

HET BOUWEN VAN DE TUNNEL



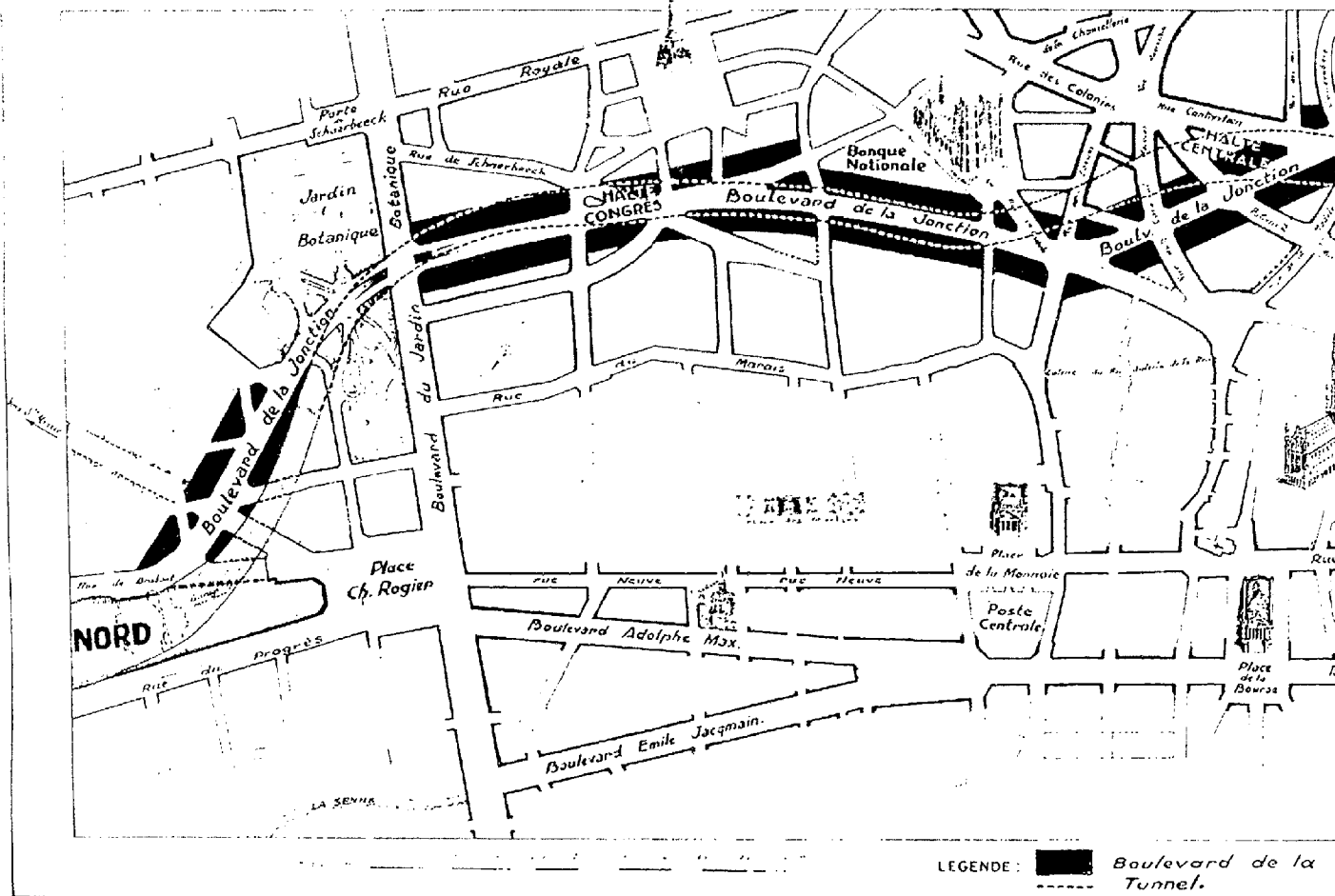
LE BETONNAGE DU PLAFOND

BETONNEERING VAN HET PLAFOND



L'ACHEVEMENT DES PERTUIS (1/2) S. d. de l'ouvrage [VOLTOOIING DER KOKER (1/2) onderhoofd van de Tunnel]

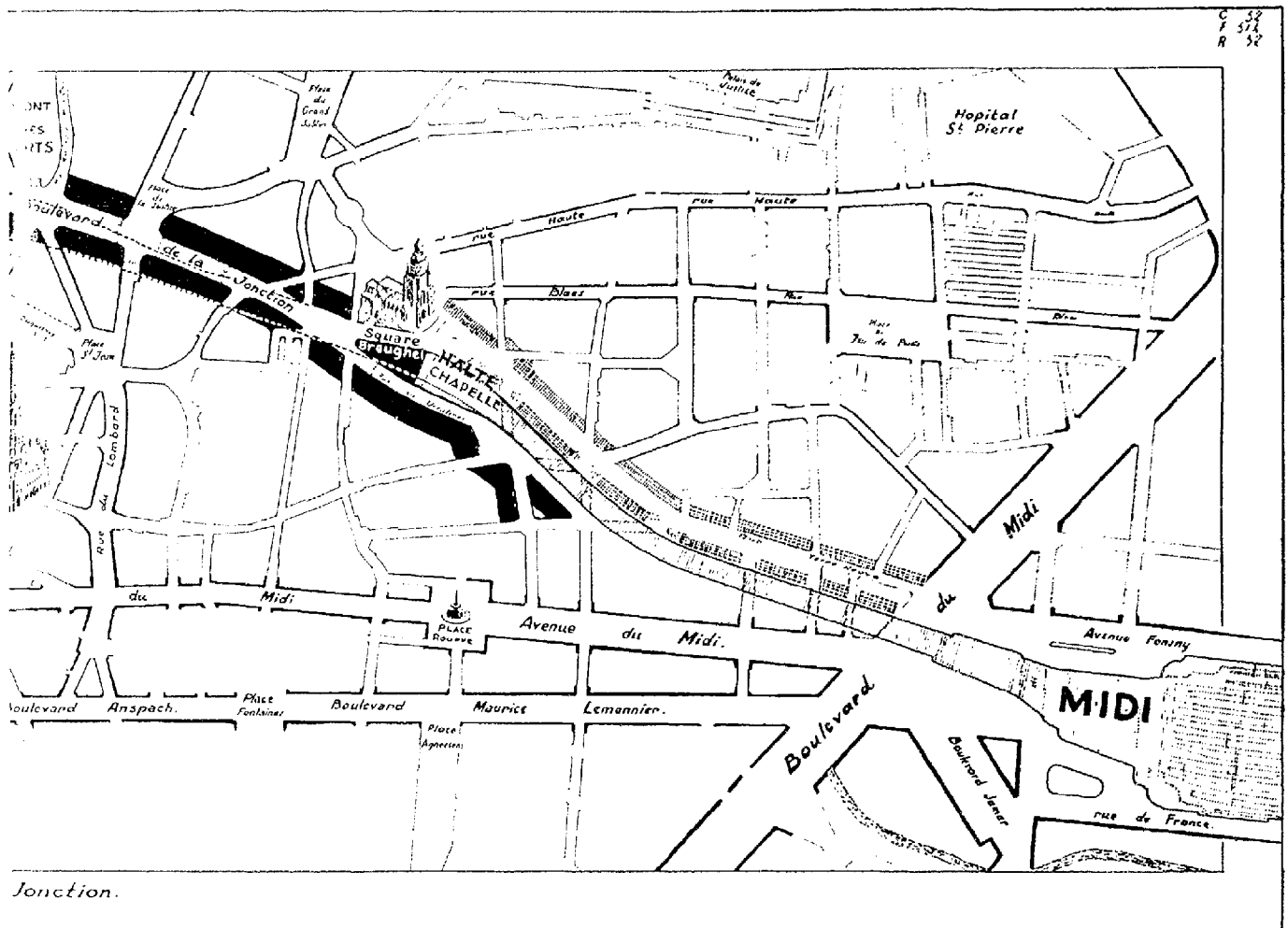
0.149



LA DEMOLITION DES IMPASSES

DE AFBRAAK VAN DE STEGEN

DE VERBINDINGSLAAN



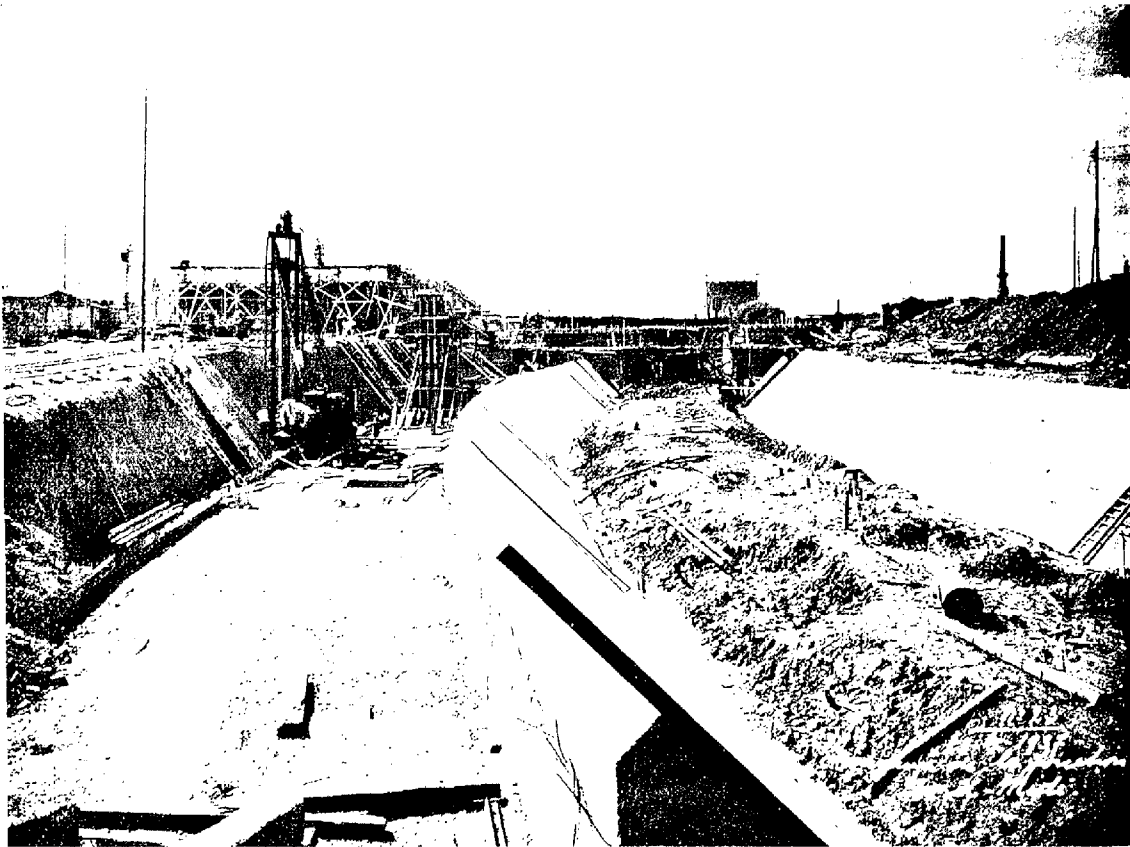
LA DEMOLITION DES IMPASSES

DE AFBRAAK VAN DE STEGEN

Jonction Nord-Midi ⁽⁵⁶⁾ Noord-Zuid Verbinding.

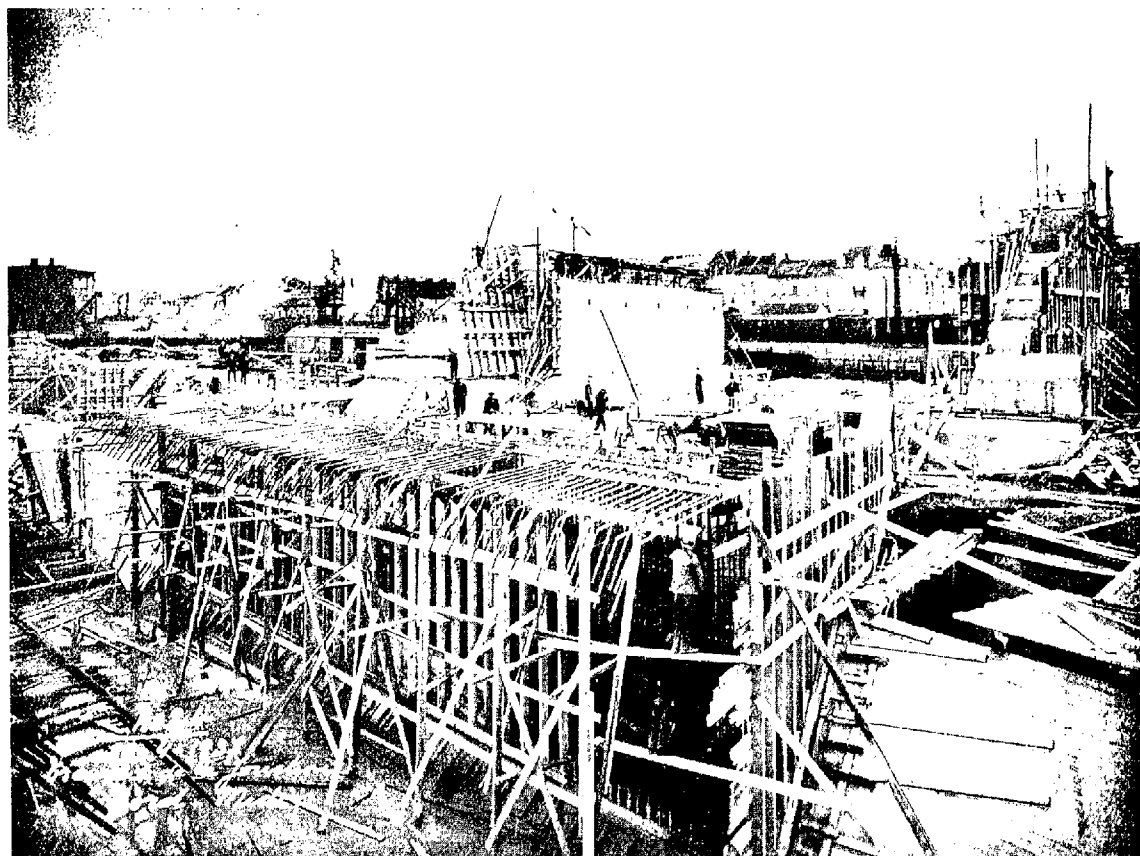
LE RELÈVEMENT DE LA GARE
DE BRUXELLES-MIDI

DE OPHOOGING VAN DE ZUIDSTATIE
BRUSSEL



LE NOUVEAU LIT DE LA SENNE

DE NIEUWE BEDDING VAN DE ZENNE



VIADUC INFÉRIEUR
reliant St. Gilles à Anderlecht (rue Théodore Verhaegen,
Avenue du Roi et rue des Vétérinaires)

WEGBRUG
Verbindende St. Gillis met Anderlecht (Theodore Verhaegen
straat, Koninglaan en Vreyaatsenstraat)

(57)
Jonction Nord-Midi -- Noord-Zuid Verbinding.

LE NOUVEAU FAISCEAU DE FOREST-MIDI

NIEUWE VORST-ZUID BUNDEL



VUE GENERALE DU NOUVEAU FAISCEAU
DE GARAGE

ALGEMEEN ZICHT VAN DE NIEUWE GARAGEBUNDEL



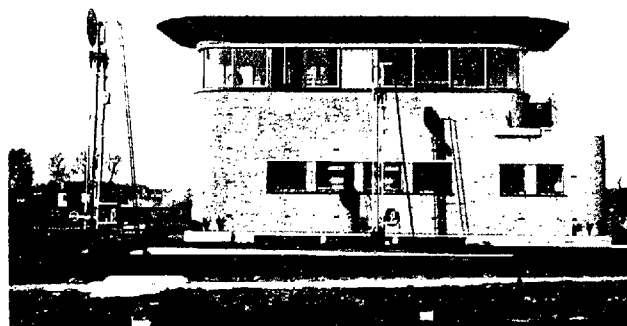
NOUVEAU FAISCEAU POUR VOITURES
(en service)

NIEUWE BUNDEL VOOR RIJTUIGEN (in dienst)



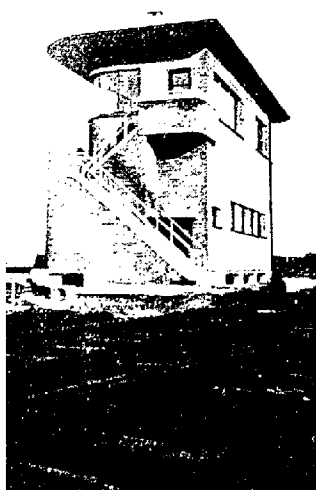
CABINE IV (en service)

KABIN IV (in dienst)



CABINE V (en service)

KABIN V (in dienst)



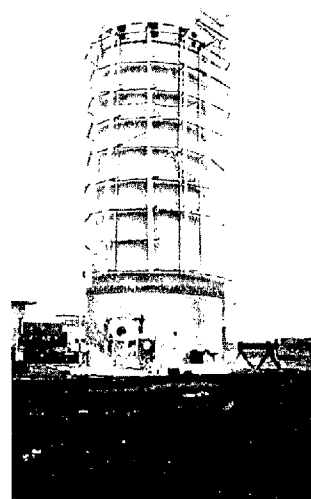
CABINE VI (en service)

KABIN VI (in dienst)



BATIMENTS A USAGES DIVERS (en service)

GEBOUWEN VOOR VERSCHILLENDE
GEBRUIKEN (in dienst)

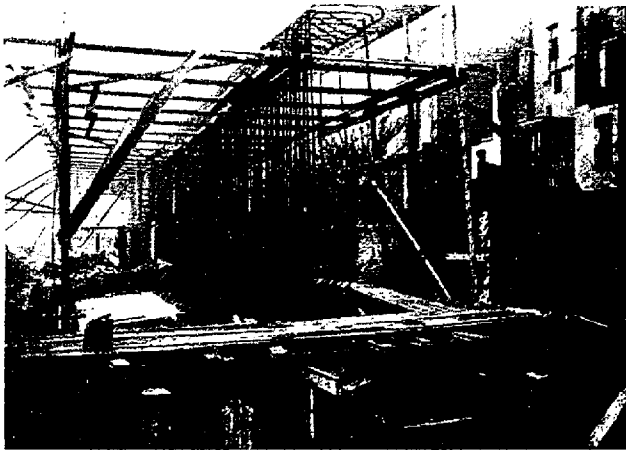


CHATEAU D'EAU
(en achèvement)

WATERTOREN
(in voltooiing)

Jonction Nord-Midi ⁽⁵⁸⁾ Noord-Zuid Verbinding.

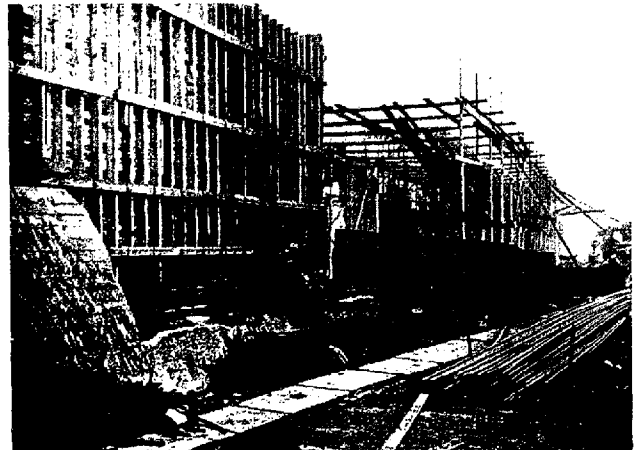
LE RELÈVEMENT DE LA GARE
DE BRUXELLES-NORD



FERRAILLAGE DU MUR DE SOUTÈNEMENT
(Côté Ouest)

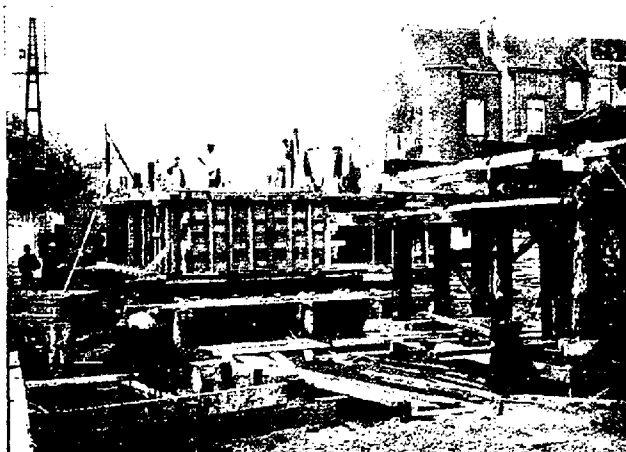
IJZERWERK VAN DEN STEUNMUUR (Westkant)

DE OPHOOGING VAN DE NOORDSTATIE
BRUSSEL



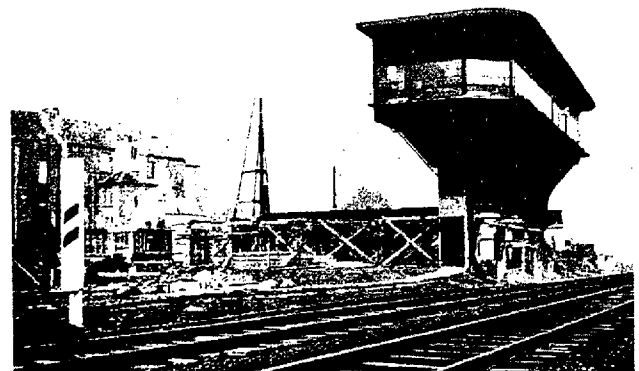
COFFRAGE DU MUR DE SOUTÈNEMENT
(Côté Ouest)

DE KISTING VAN DEN STEUNMUUR (Westkant)



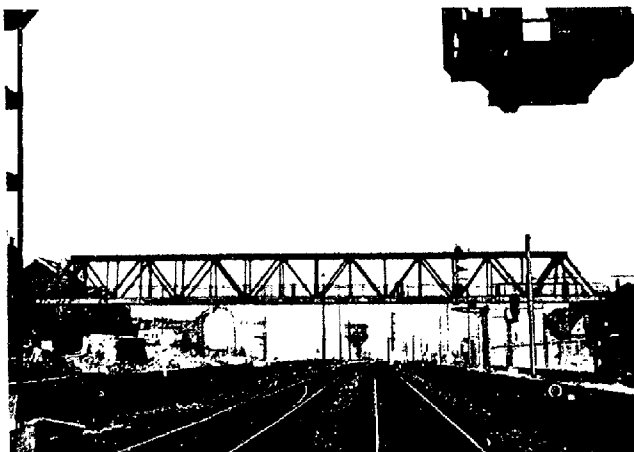
NOUVELLES FONDATIONS POUR LE DEPLACEMENT
DE LA CABINE III

NIEUWE FONDEERINGEN VOOR DE VERPLAATSING
DER KABIN III



CABINE III ET CHEMIN DE ROULEMENT
POUR SON DEPLACEMENT

KABIN III EN ROLBAAN VOOR HAAR
VERPLAATSING



DEMONTAGE DE LA PASSERELLE DE LA RUE
DES PALAIS

UITEENNEMEN VAN DE LOOPBRUG OVER
DE SPOREN VAN DE PALEIZENSTRAAT



RENFORCEMENT DE L'EGOUT COLLECTEUR
DE LA VILLE DE BRUXELLES

VERSTEVENING VAN HET MOERRIOOL
VAN DE STAD BRUSSEL