

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
SESSION DE 1939-1940.	N° 36		ZITTINGSJAAR 1939-1940.
	SÉANCE du 5 Décembre 1939	VERGAOERING van 5 December 1939	

PROJET DE LOI
APPROUVANT LE COMPTE DE PRÉVISION DE
L'OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE
LA JONCTION NORD-MIDI
POUR L'ANNÉE 1940.

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

Vu la loi du 11 juillet 1935, créant l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

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 Communications.

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'exercice 1940, un crédit de 170 millions de francs dont 30 millions formant le reliquat du Fonds spécial institué par la loi du 11 juillet 1935 pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Donné à Bruxelles, le 4 décembre 1939.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

H. MARCK.

WETSONTWERP
TOT GOEDKEURING VAN DE RAMING VAN HET
NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER
NOORD-ZUID-VERBINDING
VOOR HET JAAR 1940.

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

Gezien de wet van 11 Juli 1935, het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding stichtend.

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het volgend wetsontwerp zal in Onzen Naam door Onzen Minister van Verkeerswezen, aan de Wetgevende Kamers ter overweging worden aangeboden.

Eerste artikel.

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

Art. 2.

Op de Buitengewone Begrooting voor het dienstjaar 1940, wordt een krediet van 170 miljoen voorzien, waarvan 30 miljoen tot staving van het Bijzonder Fonds, ingericht bij de wet van 11 Juli 1935 voor de Voltooiing der Noord-Zuid Verbinding.

Gegeven te Brussel, 4 December 1939.

VAN 'S KONINGS WEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

CINQUIEME RAPPORT ANNUEL

sur l'activité de l'O. N. J. pendant l'année 1939.

(Loi du 11 juillet 1935, art. 6, 4° alinéa,
statuts art. 20.)

QUATRIÈME EXERCICE.

N. B. — Ce cinquième rapport annuel concerne, en réalité, le quatrième exercice annuel, l'O.N.J. n'étant entré en activité qu'en octobre 1935.

Le premier rapport annuel ne pouvait forcément rendre compte de l'installation de l'Office et des études préparatoires d'organisation. Pratiquement les travaux n'ont commencé que vers le milieu de 1936, et la première entreprise importante vers la fin de la même année.

REMARQUES PRELIMINAIRES.

1. L'article 6, 4° alinéa de la loi créant l'Office dit :

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

En vertu de l'alinéa 8 du même article 6, conçu comme suit : « L'Office soumet annuellement à la Cour des Comptes, le compte de gestion », l'Office a considéré, dès le début, que le commencement d'un exercice était fixé au 1^{er} janvier de chaque année.

D'après un arrangement avec la Cour des Comptes, les documents lui sont envoyés chaque trimestre.

En interprétant les textes à la lettre, c'est de l'exercice 1938 que devrait traiter le présent rapport, qui ne serait donc présenté aux Chambres que dix mois et demi après la fin de l'exercice. Nous avons préféré traiter dans le présent rapport tout ce qui concerne l'année courante, quitte à ne faire que des prévisions pour les deux à trois derniers mois et à ne présenter qu'un compte de gestion provisoire pour l'année non entièrement écoulée. Nous avons la conviction que les Chambres approuveront cette méthode.

2. Le compte prévisions de 1939 et le rapport sur l'exercice écoulé ont été votés par la Chambre des Représentants, en séance du 13-14 décembre 1938, par 106 voix contre 47 et 1 abstention.

Le Sénat a approuvé les mêmes documents, en séance du 21 décembre 1938, par 88 voix contre 11 et 3 abstentions.

VIJFDE JAARVERSLAG

over de werkzaamheid van het N. B. V., gedurende het jaar 1939. (Wet van 11 Juli 1935, art. 6, alinea 4, statuten art. 20.)

VIERDE DIENSTJAAR.

N. B. — Dit vijfde verslag betreft, eigenlijk, het vierde dienstjaar, dewijl het N.B.V. slechts in October 1935 in werking is getreden.

Het eerste jaarverslag vermocht alleen rekenschap te geven over de inrichting van het Bureau en over de voorafgaande studiën die inrichting betreffende. Eigenlijk, hebben de werken slechts een aanvang genomen rond het midden van 1936, en de eerste belangrijke aanneming rond het einde van dat jaar.

VOORAFGAANDE BEMERKINGEN.

1. Artikel 6, 4° alinea van de wet tot oprichting van het N.B.V. luidt als volgt :

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

Krachtens alinea 8 van hetzelfde artikel 6, luidende : « Het Bureau legt jaarlijks zijn beheersrekening voor aan het Rekenhof », het Bureau heeft, van den beginne af, den aanvang van een dienstjaar geacht te moeten plaatsen op 1 Januari van ieder jaar.

Op grond van een schikking met het Rekenhof, worden de bescheiden elk kwartaal aan dit Hof gezonden.

Moet de tekst letterlijk worden uitgelegd, dan zou dit verslag over het dienstjaar 1938 moeten handelen, welk verslag dus eerst tien maanden en half na het einde van het dienstjaar aan de Kamers zou worden overgelegd. Wij verkozen in dit verslag te handelen over al hetgeen in het afgelopen jaar werd verricht, op gevaar af slechts ramingen te kunnen doen voor de laatste twee of drie maanden, en enkel een voorlopige beheersrekening te kunnen overleggen voor het onvolledig afgelopen dienstjaar.

Wij hebben de overtuiging dat de Kamers het met die methode zullen eens zijn.

2. De Raming voor 1939 en het Verslag over het verlopen dienstjaar werden door de Kamer der Volksvertegenwoordigers aangenomen, ter vergadering van 13-14 December 1938, met 106 tegen 47 stemmen, bij 1 onthouding.

De Senaat nam dit ontwerp en dit verslag aan, ter vergadering van 21 December 1938, met 88 tegen 11 stemmen, bij 3 onthoudingen.

CHAPITRE PREMIER.

ACTIVITE DE L'OFFICE.

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

Pendant la période qui s'étend du 1^{er} novembre 1938 au 31 octobre 1939, le Conseil d'Administration a tenu 22 séances. Les sections du Comité de Direction se sont réunies 28 fois. En outre, des sous-commissions désignées par le Conseil pour l'étude de certaines questions spéciales ont été convoquées 30 fois.

M. *De Jongh*, sous-directeur au Ministère des Finances, a été nommé membre du Conseil d'Administration, par arrêté royal du 27 décembre 1938, en remplacement de M. *Verriest*, appelé à d'autres fonctions.

L'Office a eu à déplorer le décès de M. *Raymond Lemaire*, secrétaire au Secrétariat général du Ministère des Communications, administrateur suppléant de l'Office, et désigné, en vertu de l'article 24 des statuts, pour vérifier en tout temps les pièces comptables et la gestion du comptable de l'Office. M. *Lemaire* a toujours rempli ses fonctions avec zèle et n'a jamais marchandé sa collaboration à nos services.

Il sera vivement regretté.

M. *R. Lemaire* a été remplacé, en cette double qualité, par M. *H. Rongvaux*, secrétaire au Secrétariat général du Ministère des Communications, par arrêté royal du 18 août 1939.

4. Personnel.

Le personnel de l'Office comprenait, à la date du 31 octobre 1939, 65 agents dont l'ingénieur en chef, directeur, 1 conseiller artistique, 6 ingénieurs principaux et ingénieurs, 1 comptable, 2 chefs de bureau, 6 inspecteurs techniques et techniciens, 9 dessinateurs, 21 surveillant principal, surveillants et surveillants auxiliaires, 9 rédacteurs et commis aux écritures, 5 piocheurs-chaîneurs, 4 nettoyeuses.

Douze de ces agents, parmi lesquels trois ingénieurs sur six, trois inspecteurs techniques sur quatre étaient rappelés sous les drapeaux, ensuite de la mobilisation (à la date du 30 septembre 1939). Quatre d'entre eux ont été remplacés temporairement jusqu'à la rentrée des intéressés.

5. Distinction.

L'Académie royale de Belgique, Section des Sciences, a octroyé le prix Charles Lemaire, pour la période 1936-1938, à M. *E. Franchimont*, ingénieur en chef, directeur de l'Office, pour la façon dont il a dirigé personnellement les études et l'exécution du premier tronçon du tunnel de la Jonction Nord-Midi.

EERSTE HOOFDSTUK.

WERKZAAMHEID VAN HET BUREAU.

3. Beheerraad. — Directiecomité.

Gedurende het tijdsverloop tusschen 1 November 1938 en 31 October 1939, hield de Beheerraad 22 vergaderingen. De afdelingen van het Directiecomité vergaderden 28 maal. Daarenboven, hielden de Financiële Subcommissiën door den Beheerraad aangewezen voor het bestudeeren van zekere bijzondere kwesties, 30 vergaderingen.

De heer *De Jongh*, onderdirecteur in het Ministerie van Financiën, werd, bij Koninklijk besluit van 27 December 1938, tot lid van den Beheerraad benoemd, ter vervanging van den heer *Verriest*, tot andere werkzaamheden geroepen.

Het Bureau had het overlijden te betreuren van den heer *Raymond Lemaire*, secretaris van het Algemeen Secretariaat van het Ministerie van Verkeerswezen, plaatsvervangend beheerder van het Bureau en, krachtens artikel 24 der Statuten, aangewezen voor het doorlopend nazicht op de rekenplichtige stukken en op het beheer van den Rekenplichtige van het Bureau. De heer *Lemaire* heeft zijn opdrachten steeds met volle toewijding vervuld en zijn medewerking aan onze diensten heeft nimmer gefaald.

Zijn afsterven blijft voor ons een pijnlijke herinnering. De heer *R. Lemaire* werd, in die dubbele hoedanigheid, vervangen door den heer *H. Rongvaux*, secretaris van het Algemeen Secretariaat van het Ministerie van Verkeerswezen, bij Koninklijk besluit van 18 Augustus 1939.

4. Personeel.

Het personeel van het Bureau bestond, op 31 October 1939, uit 65 beampten, waarbij den hoofd-ingenieur-directeur, 1 kunstadviseur, 6 eerstaanwezende ingenieurs en ingenieurs, 1 rekenplichtige, 2 bureelhoofden, 6 technische inspecteurs en technici, 9 teekenaars, 21 hoofdopzichter, opzichters en hulpopzichters, 9 opstellers en klerken, 5 wegwerkers-kettingdragers, 4 schoonmaaksters.

Twaalf van die beampten, onder welke 3 ingenieurs op 6, 3 technische inspecteurs op 4 werden onder de wapens geroepen, ingevolge de mobilisatie (op den datum van 30 September 1939). Vier onder hen werden tijdelijk vervangen tot zolang de betrokkenen kunnen terugkeeren.

5. Onderscheidingen.

De Koninklijke Academie van België, Afdeling Wetenschappen heeft, voor het tijdperk 1936-1938, den prijs Charles Lemaire toegekend aan den heer *E. Franchimont*, Hoofdingenieur-Directeur van het Bureau, voor de wijze waarop hij persoonlijk de studiën en de werken heeft geleid van het eerste gedeelte van de tunnel der Noord-Zuid-Verbinding.

Le Conseil a félicité M. Franchimont pour cet hommage public rendu à ses capacités techniques et à son activité.

6. Exposition de Liège.

L'Office a exposé, dans le Palais du Génie civil, des plans d'ensemble et des maquettes montrant les phases d'exécution des deux premiers tronçons du tunnel.

Le jury a octroyé le diplôme d'honneur.

Les maquettes ont été enlevées et remontées dans les locaux de l'Office, fin septembre, par suite des événements qui ont entraîné la fermeture anticipée de l'Exposition.

En vertu d'un accord entre l'Office et les deux firmes d'entreprises qui ont participé aux frais, les maquettes seront déposées, après l'achèvement des travaux, dans un établissement d'enseignement supérieur.

CHAPITRE II.

TRAVAUX EN COURS.

7. Premier tronçon du tunnel

(entre les rues des Brigitines et de l'Hôpital).

Lengueur : 365 mètres.

Ces travaux ont été achevés en 1938, dans les délais fixés. Les installations ont été mises temporairement, au début d'octobre, à la disposition du Commissariat général de la Défense passive pour l'aménagement du tunnel et du garage souterrain de 5,000 m² environ construit au-dessus du tunnel, en vastes abris contre les attaques aériennes éventuelles, ainsi qu'il avait été prévu lors de l'exécution des travaux.

8. Deuxième tronçon du tunnel

(entre les rues de l'Hôpital et de Loxum).

Lengueur : 450 mètres.

Les travaux ont été poursuivis pendant toute l'année en cours et, sauf événements imprévus dus à la situation internationale, seront terminés dans les délais fixés.

Ce tronçon constitue, au point de vue technique, celui dont l'exécution est la plus difficile. Nous avons donné, dans le rapport précédent, des détails à ce sujet (*Doc. n° 19, Chambre, session 1938-1939, p. 6, § 8*). La construction et le montage de la charpente métallique du bâtiment des recettes qui occupera le triangle isocèle compris entre les rues Cantersteen, les rues Putterij et de l'Impératrice, a été confiée aux entrepreneurs du tunnel, de façon à réaliser la solidarité nécessaire entre le bâtiment et le tunnel, dont les dispositions dépendaient de la distribution des locaux du bâtiment, à laquelle l'architecte a été amené à apporter des modifications au cours des études défi-

De Beheerraad heeft den heer Franchimont gelukgewenscht voor dit openbaar blijk van hulde gebracht aan zijn technische bekwaamheid en zijn werkzaamheid.

6. Tentoonstelling van Luik.

In het Paleis van de Burgerlijke Bouwkunde, heeft het Bureau de algemeene plans en de kleine modellen tentoongesteld van de uitvoeringsfazen van de eerste twee gedeelten van de tunnel. De Jury heeft het eere-diploma toegekend.

De kleine modellen werden teruggehaald en opnieuw opgesteld in de lokalen van het Bureau, einde September, wegens de omstandigheden die de vervroegde sluiting der Tentoonstelling hebben verwekt.

Op grond van een overeenkomst tusschen het Bureau en de beide aannemingsfirmas welke de onkosten hebben gedeeld, zullen de kleine modellen, na voleindiging der werken, in een inrichting voor hooger onderwijs worden ondergebracht.

HOOFDSTUK II.

IN UITVOERING ZIJNDE WERKEN.

7. Eerste tunnelgedeelte

(tusschen de Brigittinenstraat en de Gasthuisstraat)

Lengte : 365 meter.

Die werken werden voltooid in 1938, binnen de vooraf bepaalde termijnen. Begin October, werden die werken tijdelijk ter beschikking gesteld van het Algemeen Commissariaat voor de passieve Luchtverdediging, ten einde de tunnel en den ondergrondse garage, boven de tunnel gebouwd en groot ongeveer 5.000 m², in te richten tot ruime schuilplaatsen tegen eventuele luhtaenvallen, zooals dit bij de uitvoering der werken werd voorzien.

8. Tweede tunnelgedeelte

(tusschen de Gasthuisstraat en de Loxumstraat).

Lengte : 450 meter.

De werken werden, gedurende gansch het loopend jaar, voortgezet, behoudens onvoorziene gebeurtenissen wegens den internationalen toestand, en zullen, binnen de vooraf bepaalde termijnen, voltooid zijn.

In technisch opzicht, is dit gedeelte het moeilijkst te verwezenlijken.

In het vorig verslag, hebben wij dit omstandig beschreven (*Stuk n° 19, Kamer, zittingsjaar 1938-1939, bladz. 6, § 8*). Het bouwen en opzetten van het metalen getimmerte van het ontvangstgebouw dat den driehoek zal vormen, tusschen den Cantersteen, de Putterij et de Keizerinstraat, werd toevertrouwd aan de aannemers van de tunnel, derwijze de noodige homogeniteit te verzekeren, tusschen het gebouw en de tunnel wier inrichtingen afhankelijk waren van de verdeling der lokalen in het gebouw, waaraan de architect, in den loop der definitieve studies, zekere

nitives. Il en est résulté certains retards et des changements au planning de l'entreprise aux fins de permettre aux entrepreneurs d'achever leur entreprise dans les délais fixés.

La rue de l'Hôpital, qui avait dû être détournée pour permettre l'exécution de la section 16 du tunnel, a été rétablie sur celui-ci, suivant son tracé antérieur le 1^{er} octobre 1939. Depuis le 29 septembre, la circulation de la rue de la Madeleine, déviée temporairement vers la rue St-Jean, se fait suivant son ancien tracé, sur une estacade en bois portée par la charpente métallique du tunnel.

Le trafic a été interrompu temporairement rue du Cardinal Mercier et détourné vers la rue Putterie reconstruite sur une partie de sa largeur antérieure, sur une section achevée du tunnel.

9. Troisième tronçon du tunnel
(de la rue d'Orsendael à la rue de Loxum).
Longueur environ : 500 mètres.

La subdivision du tunnel en cinq tronçons (voir *Doc. n° 19*, Chambre, session 1938-1939, page 11, par. 14) a été modifiée et les 3^e et 4^e tronçons prévus, sont fusionnés en un seul qui s'étendra de la rue d'Orsendael à la rue de Loxum, et formera la troisième partie du tunnel.

La date de l'adjudication a été fixée au 10 novembre 1939; ce tronçon du tunnel sera subdivisé en trois parties, s'étendant successivement de la rue de l'Orsendael à la rue des Comédiens, de cette dernière à la rue de la Collégiale et de cette rue à la rue de Loxum. Le cahier des charges prévoit, en vue d'éviter des démolitions simultanées trop nombreuses, que les travaux de cette troisième partie ne peuvent être entamés qu'après l'achèvement des deux premières, c'est-à-dire fin 1940 ou début de 1941.

10. Quatrième et dernier tronçon du tunnel
(de la rue d'Orsendael à la rue Saint-Lazare).
Longueur : 600 mètres.

L'entreprise pourra être mise en adjudication au début de 1940.

Un premier travail préparatoire a été exécuté pour un montant d'environ 500,000 francs, de façon à faciliter et rendre plus économique la construction du tunnel le long de la rue Pachéco.

Une partie — de faible étendue — des bâtiments des deux écoles primaires de la rue Pachéco appartenant à la Ville de Bruxelles, doit être démolie et reconstruite ultérieurement, et les locaux correspondants transférés temporairement dans un immeuble exproprié attenant aux écoles. Pour raisons de sécurité et d'économie, il a été renoncé à construire le tunnel en sous-œuvre; mais les fondations des parties

wijzigingen heeft moeten toebrengen. Daaruit is vertraging ontstaan en veranderingen in de planopmaking der aanneming, met het doel de aannemers toe te laten hun aanneming binnen de bepaalde termijnen te voltooien.

De Gasthuisstraat die omgelegd diende te worden om de uitvoering toe te laten van sectie 16 van de tunnel, is op deze terug aangelegd geworden, volgens haar aanvankelijk tracé, op 1 October 1939. Sedert 29 September, geschiedt het verkeer in de Magdelénastraat, tijdelijk omgelegd naar de Sint-Jansstraat, volgens het oorspronkelijk tracé, op een houten staketsel gedragen door het metalen getimmerte der tunnel.

Het verkeer werd tijdelijk onderbroken, in de Kardinaal Mercierstraat, en omgelegd naar de Putterij welke heraangelegd is over een gedeelte van haar vorige breedte, op een voltooide sectie der tunnel.

9. Derde gedeelte van de tunnel
(van de Orsendaelstraat naar de Loxumstraat).
Lengte ongeveer : 500 meter.

De onderverdeling der tunnel in vijf deelen (zie *Stuk n° 19*, Kamer, zittingsjaar 1938-1939, bladz. 11, § 14), is gewijzigd geworden en het 3^e en het 4^e gedeelte die voorzien waren, werden tot een enkel verbonden, dat zich zal uitstrekken van de Orsendaelstraat tot de Loxumstraat, en zal dus het 3^e deel van de tunnel uitmaken.

De datum van aanbesteding werd bepaald op 10 November 1939; dit tunnelgedeelte zal onderverdeeld worden in drie deelen welke zich respectievelijk uitstrekken van de Orsendaelstraat tot de Komedianenstraat, van deze tot de Collegiale straat en, van deze laatste, tot de Loxumstraat. Om gelijktijdige en te talrijke afbraken te vermijden, wordt door het lastenkohier voorzien dat de werken van dit derde gedeelte slechts mogen worden aangevangen na de voltooiing van de eerste twee, dit is einde 1940 of begin 1941.

10. Vierde en laatste tunnelgedeelte
(van de Orsendaelstraat tot de Sint-Lazarusstraat).
Lengte : 600 meter.

Het werk zal, begin 1940, in aanbesteding kunnen gesteld worden. Een eerste voorbereidend werk werd uitgevoerd voor een bedrag van ongeveer 500,000 frank, ten einde het bouwen der tunnel, langs de Pachecostraat, te kunnen vergemakkelijken en goedkooper te maken. Een niet merkkelijk gedeelte van de twee lagere scholen der Pachecostraat, toebehoorende aan de Stad Brussel, moet worden afgebroken en later heropgebouwd, en de desbetreffende lokalen tijdelijk overgebracht in een naast de school gelegen onteigend gebouw.

Veiligheids- en zuinigheidshalve, werd er van afgezien de tunnel te doen ondermetselen; doch de fundeeringen van de voorname gedeelten der gebouwen

principales des bâtiments ont été consolidées par l'exécution, en sous-sol, d'un mur de soutènement. Ce travail a fait l'objet d'une adjudication restreinte et a été réalisé entièrement pendant la période des vacances scolaires, de façon à ne pas troubler le fonctionnement des écoles.

11. Section, en viaduc gare du Nord-rue Linné.

L'adjudication a eu lieu le 10 mars 1939.

Les travaux sont en cours et se poursuivent normalement. Avec le concours financier et technique du Commissariat royal de la Défense aérienne passive, le garage couvert à étage, prévu sous les voies ferrées entre les ponts et sur les rues de Brabant et des Plantes, sera renforcé pour pouvoir être aménagé en abri contre les attaques aériennes. Les travaux ont été entamés le 4 juillet 1939. Montant de l'entreprise : fr. 20,245,617.29.

12. Egout-collecteur.

Le collecteur, accolé au tunnel, et dont il forme le 4^e pertuis, remplace, comme nous l'avons exposé dans les rapports annuels antérieurs, les importants égouts-siphons qui auraient dû être établis sous chacune des dix-huit rues traversées par le tunnel.

Ce collecteur, qui doit évacuer vers la Senne les eaux usées des quartiers du haut de la Ville, a été raccordé temporairement à l'égout de la rue des Brigittines. Ce dernier est devenu insuffisant par suite de l'avancement des travaux du tunnel et l'augmentation du volume du débit de crues. L'Office s'est trouvé dans la nécessité, d'accord avec la Ville qui a été obligée d'ajourner des travaux qui eussent justifié son intervention, de prendre à sa charge le prolongement du collecteur jusqu'à la Senne par la rue des Tanneurs et le boulevard du Midi.

L'adjudication a été fixée au 17 novembre 1939, sur plans et cahiers des charges élaborés en accord avec la Ville.

13. Démolition d'immeubles.

Les travaux ont fait l'objet d'adjudications. Celle du 29 avril 1938 a donné lieu au paiement d'une ristourne de 159,975 francs à l'Office.

Une autre adjudication, qui a eu lieu le 17 septembre 1939, a produit 353,000 francs.

14. Travaux exécutés par la Société Nationale des Chemins de fer pour compte de et avec intervention de l'Office, en vue du relèvement des gares du Nord et du Midi, à Bruxelles.

Rappelons que ces travaux sont à charge de l'Office, puisque imposés par l'établissement de la Jonction, la S.N.C.F.B. intervenant pour une partie de la

werden verstrekt door het uitvoeren, in ondergrond, van een steunmuur. Dit werk werd in onderhandsche aanbesteding gegeven en gansch verwezenlijkt, gedurende het groot schoolverlof, zoodat de schoolwerkzaamheden daaronder niet te lijden hadden.

11. Viaductvak Noord-Station-Linnéestraat.

De aanbesteding had plaats op 10 Maart 1939.

De werken zijn aan den gang en worden normaal doorgezet. Met de geldelijke en technische medewerking van het Koninklijk Commissariaat voor de Passieve Luchtverdediging, zal de op verdieping gelegen overdekte garage, welke voorzien is onder de spoorlijnen, tusschen de bruggen en de Brabant- en Plantenstraten, worden verstevigd om te kunnen ingericht worden als schuilplaatsen tegen luchtaanvallen. De werken werden aangevangen op 4 Juli 1939. Bedrag der aanneming : fr. 20,245,317.29.

12. Moerriool.

Het tegen de tunnel aanliggend moerriool, dat de vierde koker uitmaakt, komt in de plaats, zooals wij dit in de vorige verslagen hebben uiteengezet, van de omvangrijke duikerriolen die zouden dienen aangelegd te worden onder elke van de achttien door de tunnel doorsneden straten.

Dit moerriool dat naar de Zenne het afvalwater van de hooge stadswijken zal afvoeren, werd tijdelijk verbonden aan het riool der Brigittinenstraat. Dit riool is thans ontoereikend geworden, wegens het vorderen van de werken der tunnel en wegens de verhooging van het vloedwaterdebiet. Het Bureau stond voor de noodzakelijkheid, t' akkoord met de Stad, werken te verdragen, welke zijn tusschenkomst zouden gerechtigd hebben, te zijnen laste te nemen de verlenging van het moerriool tot aan de Zenne, over de Huidevettersstraat en de Zuidlaan.

De aanbesteding werd vastgesteld op 17 November 1939, volgens plans en lastenkohieren opgemaakt in overeenkomst met de Stad.

13. Afbraak van gebouwen.

De werken werden in aanbesteding gesteld. Die van 29 April 1938 heeft aanleiding gegeven tot een ristorno aan het Bureau van 159,975 frank.

Een andere aanbesteding die plaats had op 17 Maart 1939, heeft opgebracht 353,000 frank.

14. Werken uitgevoerd door de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor rekening en met de tusschenkomst van het Bureau, met het oog op het hoogerleggen van de Noord- en Zuidstations, te Brussel.

Herinneren wij er aan, dat die werken ten laste zijn van het Bureau, dewijl zij opgelegd zijn door het aanleggen de Verbinding. De N.M.B.S. komt

dépense équivalant au coût de la modernisation des deux gares principales de Bruxelles, qu'elle aurait dû prendre à sa charge au cas où il eut été renoncé à la Jonction. Cette part avait été évaluée en 1934-1935 à 110 millions.

Un mètre a été établi au moment de la création de l'Office, et le total de 110 millions modifié selon les prix unitaires pratiqués au 1^{er} janvier de chaque année. La participation finale de la S.N.C.F.B. sera la moyenne des montants ainsi établis au premier janvier de chaque année.

La moyenne actuelle est de 150 millions environ correspondant environ au tiers de la dépense totale.

En attendant la répartition définitive, la S.N.C.F.B. prend à sa charge une part sensiblement égale à son intervention finale, consistant principalement en travaux en régie, commandes de matériel de voie, de signalisation, etc.

Les travaux et marchés de 1938 ont été achevés ou continués. Les principales commandes et adjudications qui ont eu lieu cette année sont les suivantes :

1° BRUXELLES-NORD.

Etablissement des lignes caténaires des voies électriques provisoires Bruxelles-Nord-Schaerbeek (pont Teichman) et démontage des lignes existantes entre ces deux points	fr. 800,000 »
Travaux de construction de divers ouvrages d'art et de locaux sous voies, en gare de Bruxelles-Nord	43,175,992 60
Construction de l'aile gauche du bâtiment des recettes de la nouvelle gare de Bruxelles-Nord	3,979,252 70

2° BRUXELLES-MIDI.

Travaux d'établissement des tabliers métalliques, etc., nécessaires au nouveau bâtiment des recettes à Bruxelles-Midi	4,951,258 »
Travaux d'établissement d'une partie de l'infrastructure des tabliers métalliques du nouveau bâtiment des recettes de Bruxelles-Midi	1,641,567 50
Entreprise des travaux d'aménagement du nouveau local pour les services à marchandises, le long de la rue de France	2,038,741 93
Travaux d'installations diverses : fosses à cendrées, fondations d'un pont tournant, etc.	1,393,577 »
Transformation de la remise à locomotives en remise à autorails	2,240,276 »
Travaux d'établissement d'un bâtiment pour chaufferie à Bruxelles-Midi	105,734 57

tussen voor een gedeelte der uitgave gelijk aan de kosten van de modernisatie van de beide hoofdstations van Brussel, welke kosten zij op haar zou hebben moeten nemen, ingeval er werd afgezien van de verbinding. Dit aandeel was geraamd in 1934-1935, op 110 miljoen.

Op het oogenblik van de oprichting van het Bureau, werd een opmeting gedaan en het totaal van 110 miljoen werd gewijzigd volgens de op 1 Januari van ieder jaar heerschende eenheidsprijzen. De eindelijke tusschenkomst van de N.M.B.S. zal het gemiddelde zijn van de aldus, op 1 Januari van ieder jaar, opgemaakte bedragen. Het huidig gemiddelde is ongeveer 150 miljoen en stemt nageenovereen met een derde van de totale uitgave.

In afwachting van den eindomslag, neemt de N.M.B.S. te haren laste een gedeelte dat omtrent gelijk is aan haar eindelijke tusschenkomst, en hoofdzakelijk bestaande in werken in regie, bestellingen van weg- en signalisatiematerieel, enz.

De werken en overeenkomsten van 1938 werden voltooid of voortgezet. De voornaamste bestellingen en aanbestedingen welke dit jaar plaats hadden, zijn de volgende :

1° BRUSSEL-NOORD.

Aanleggen van de catenaire lijnen der voorloopige electrische sporen Brussel-Noord-Schaerbeek (Teichman-brug) en opbraak van de tusschen beide punten bestaande lijnen	fr. 800,000 »
Bouwwerken van onderscheidene kunstwerken en lokalen gelegen tusschen beide punten, onder de sporen van het station Brussel-Noord	43,175,992 60
Bouwen van den linkervleugel van het ontvangstgebouw van het nieuw station Brussel-Noord	3,979,252 70

2° BRUSSEL-ZUID.

Aanlegwerken van de metalen vloeren, enz., noodig voor het nieuw ontvangstgebouw te Brussel-Zuid	4,951,258 »
Aanlegwerken van een gedeelte van den onderbouw der metalen vloeren van het nieuw ontvangstgebouw, te Brussel-Zuid.	1,641,567 50
Aanneming van de werken tot inrichting van het nieuw lokaal voor de goederendiensten, langsheen de Frankrijkstraat	2,038,741 93
Werken voor onderscheiden inrichtingen : asschekuilten, fundeeringen van een draai-brug, enz.	1,393,577 »
Ombouwing van de locomotievenstelplaats in autorailstelplaats	2,240,276 »
Werken tot inrichting van een gebouw dienende tot stookplaats te Brussel-Zuid	105,734 57

Travaux :

- 1° De transformation de la remise à locomotives désaffectée de Bruxelles-Midi, avec établissement de locaux divers;
- 2° D'établissement d'un bâtiment à usages divers pour les services de l'exploitation, avec cabine de signalisation III 2,291,576 »
- Entreprise des travaux d'installation du chauffage central dans la remise à autorails et ses dépendances et dans la cabine III 245,142 »
- Installation du chauffage central dans les locaux du service « Marchandises » à Bruxelles-Midi. 123,701 30

Les travaux, relatifs à la plateforme sous voies à Bruxelles-Nord, adjugés les 16 août et 6 septembre doivent être exécutés en dix phases successives, de façon à permettre le relèvement des voies et installations de la gare, tout en maintenant l'exploitation. Il ne reste, comme travaux importants à adjuger, qu'une partie du nouveau bâtiment de recettes et la signalisation.

3° BRUXELLES-QUARTIER LEOPOLD.

La S.N.C.F.B. s'est vue obligée, pour parer à toute éventualité, de prévoir un quai supplémentaire avec prolongement de la passerelle d'accès, à la gare du Quartier-Léopold. Des circonstances imprévues peuvent imposer temporairement un report du terminus de certains trains à Bruxelles Quartier-Léopold. Cet aménagement, dont la cause directe est l'établissement de la Jonction, a été estimé à fr. 266,247.36.

CHAPITRE III.

15. Programme des travaux à exécuter en 1940.
(Voir annexe II.)

Les programmes annuels sont fixés de façon à obtenir le synchronisme indispensable entre ceux des gares du Nord et du Midi et la Jonction proprement dite, qui ne peuvent s'exécuter que par phases comme il est dit au paragraphe précédent.

C'est pour ce motif que certaines adjudications de travaux accessoires ont pu être ajournées jusqu'à présent.

Les paragraphes précédents donnent des renseignements sur les grandes entreprises en cours et à poursuivre en 1940, ou à adjuger prochainement. Ajoutons celle projetée à Bruxelles-Midi, concernant la construction d'une partie du bâtiment de la gare et des locaux en sous-sol; d'autres adjudications porteront sur la construction d'une partie du pont de la rue couverte entre la rue de France et l'avenue

Werken :

- 1° Voor het ombouwen van de buiten dienst gestelde locomotievenstelplaats, te Brussel-Zuid, met inrichting van allerhande lokalen;
- 2° Tot inrichting van een gebouw tot verschillend gebruik dienend, voor de diensten van de exploitatie, met seinhuis III. 2,291,576 »
- Aanneming van de werken tot inrichting der centrale verwarming binnen de autorailstelplaats en aanhoorigheden, alsmede in het seinhuis III 245,142 »
- Inrichting van de centrale verwarming in de lokalen van den « Goederendienst », te Brussel-Zuid 123,701 30

De werken betreffende de aardenbaan onder spoor, te Brussel-Noord, toegewezen op 16 Augustus en 6 September, moeten in tien opeenvolgende fazen worden uitgevoerd derwijze de hoogerlegging der sporen en der stationsinrichtingen mogelijk te maken, zonder de exploitatie te belemmeren. Als belangrijke werken blijft nog enkel in aanbesteding te stellen een gedeelte van het nieuw ontvangstgebouw en het seinhuis.

3° BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK.

De N.M.B.S. zag zich verplicht, om aan alle gebeurlijkheden het hoofd te kunnen bieden, een bijkomend perron te voorzien met verlenging van den toegangsweg, in het station der Leopoldswijk. Wegens onvoorziene omstandigheden, kan het noodig worden, vooralsnog het eindpunt van zekere treins te Brussel-Leopoldswijk over te brengen. Die geschiktmaking waarvan de rechtstreeksche oorzaak de verbinding is, werd geraamd op fr. 266,247.36.

HOOFDSTUK III.

15. Plan van de in 1940 uit te voeren werken.
(Zie bijlage II.)

De jaarlijksche plans worden zoodanig vastgesteld, dat men een onontheerlijke synchronisatie bekomt tusschen die van de Noord en Zuidstations en de eigenlijke verbinding en die slechts bij fazen kunnen worden uitgevoerd, zooals werd gezegd in de vorige paragraaf.

Het is om die reden dat zekere aanbestedingen van bijkomende werken, tot op heden konden verdaagd worden.

In de voorafgaande paragrafen, vindt men inlichtingen over de groote aannemingen die aan den gang zijn en in 1940 moeten worden voortgezet, of die eerlang in aanbesteding moeten gesteld worden. Wij voegen er nog bij : die te Brussel-Zuid ontworpen voor het bouwen van een gedeelte van het stationsgebouw en der ondergronds gelegen lokalen; andere aanbestedingen zullen den bouw betreffen van een

Fonsny, du mur de soutènement Ouest du quadrilatère rue d'Argonne, rue de France, rue couverte, avenue Fonsny, le pont sur la rue d'Argonne, l'achèvement et le remaniement du viaduc de la place de la Constitution, du pont du boulevard du Midi, des magasins et locaux sous voie entre ce boulevard et la rue des Brigittines, renforcement des ponts métalliques et murs de soutènements, etc., etc.

Les tableaux joints, annexes I, II, III, IV, V, donnent le programme complet d'achèvement des travaux de la Jonction et des gares, tel qu'il avait été approuvé par le Conseil.

La revision des prévisions de 1939, tableau I, opérée en juin, a été compensée par une augmentation des programmes de 1940 et 1941, de façon à ne pas affecter la date d'achèvement complet.

Les importantes entreprises pour le relèvement de la plateforme de la gare du Nord entre la rue de Brabant et la rue du Pavillon doivent être exécutées en un certain nombre d'étapes successives, échelonnées sur une période de trois ans, ce qui entraînera encore certains travaux complémentaires en 1943; mais la Jonction proprement dite peut être mise en service, sans attendre que soient complètement mises en service la totalité des voies des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

La réalisation du programme reproduit aux annexes I à V entraînait l'Office à solliciter pour 1940 un crédit de 220 millions, compte tenu du surplus non dépensé sur les crédits votés en 1939.

Le Gouvernement, dans les circonstances actuelles, a été amené à apporter d'importantes réductions au Budget extraordinaire de 1940, et n'a pu consentir qu'à l'inscription d'un crédit de 170 millions, soit une réduction de 50 millions.

Le Conseil d'Administration s'est incliné devant cette décision en faisant des réserves au sujet de la date finale de mise en service des installations nouvelles. Celle-ci pourra cependant être respectée si les sommes dont l'Office pourra disposer en 1941 et 1942 sont augmentées en proportion de la diminution pour 1940. Les programmes des annexes I à V en ont subi certaines modifications dans le sens d'un retard dans certaines adjudications et d'un allongement des délais pour certains autres marchés et expropriations non immédiatement nécessaires.

Mais l'évolution de la situation internationale depuis fin août ne permet plus de faire des prévisions avec certitude et toute affirmation serait téméraire.

Dès à présent, les entreprises en cours ou à adjuger ont subi certains retards par suite des difficultés d'approvisionnement des matériaux; réquisition de

gedeelte der brug van de overdekte straat, tusschen de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan, van den steunmuur, ten Westen van den vierhoek Argonnestraat, Frankrijkstraat, overdekte straat, Fonsnylaan, de brug over de Argonnestraat, de voltooiing en ombouwring van het viaduct der Grondwetplaats, van de brug der Zuidlaan, van de magazijnen en lokalen onder spoor, tusschen deze laan en de Brigittinestraat, versteviging van de metalen bruggen en steunmuren, enz.

De hier bijgevoegde tabellen, bijlagen I, II, III, IV, V, geven het volledig plan van het voltooiën van de werken der verbinding en der stations, zooals dit door den Beheerraad werd goedgekeurd.

De herziening van de ramingen voor 1939, tabel I, in Juni voltrokken, werd gecompenseerd door een uitbreiding van de werkplannen voor 1940 en 1941, derwijze dat de datum der volledige voleindiging daardoor niet wordt gehinderd.

De aanzienlijke aannemingen voor het hoogerleggen van den aardenweg van het Noordstation, tusschen de Brabantstraat en de Paviljoenstraat, moeten in een zeker aantal stappen worden uitgevoerd, verdeeld over een driejarig tijdperk, hetgeen nog, in 1943, zekere bijkomende werken zal noodzakelijk maken. Doch de eigenlijke verbinding kan in dienst worden gesteld, zonder er op te wachten, dat de algeheelheid van de sporen der stations Brussel-Noord en Zuid, volledig in dienst zijn gesteld.

De uitvoering van het plan, in de bijlagen I tot V, heeft het Bureau er toe genoopt, voor 1940, een krediet van 220 miljoen aan te vragen, rekening gehouden met het overschot dat op de in 1939 bewilligde kredieten niet is opgebruikt.

De Regeering werd, in de huidige omstandigheden, er toe gebracht aanzienlijke verminderingen toe te brengen aan de Buitengewone Begroting voor 1940, en heeft er slechts kunnen in toestemmen een krediet van 170 miljoen te voorzien, te weten 50 miljoen minder.

De Beheerraad heeft zich bij deze beslissing neergelegd, mits voorbehoud ter zake van den einddatum van indienststelling der nieuwe inrichtingen. Deze zal echter kunnen geëerbiedigd worden, indien de sommen waarover het Bureau, in 1941 en 1942, zal kunnen beschikken, worden verhoogd naar rato van de vermindering in 1940 opgelegd. De werkplannen van de bijlagen I tot V hebben daardoor zekere wijzigingen moeten ondergaan, in den zin van een vertraging voor zekere aanbestedingen en een verlenging van de termijnen voor zekere andere overeenkomsten en onteigeningen welke nog niet zoo dadelijk noodig zijn. En doch, de ontwikkeling van den internationalen toestand, sedert einde Augustus, duldt niet dat er nog ramingen worden gemaakt met zekerheid en er nog iets met zekerheid mag worden vooruitgezet.

Van nu af aan, hebben de loopende of toe te wijzen aannemingen zekere vertragingen ondergaan, ten gevolge: van den last bij het bevoorraden in mate-

camions appartenant à des entrepreneurs; mobilisation du personnel; certains bureaux d'étude ont été complètement désorganisés; rappel d'une partie du personnel de l'Office; ateliers de construction appelés à travailler pour l'armée.

L'Office est intervenu, à plusieurs reprises déjà, pour obtenir des sursis, et des atténuations des réquisitions de matériaux auprès des autorités compétentes. Il est donc vraisemblable que les crédits accordés par le Gouvernement seront suffisants.

L'Office ne ménage aucun effort pour que le travail soit poursuivi avec activité, pour répondre, dans toute la mesure du possible, à l'appel du Roi, dans son discours du 4 septembre 1939 :

« La vie économique doit continuer dans toute la mesure du possible. Que chacun reste au travail et accomplisse sa tâche habituelle, en y donnant tous ses soins. »

16. Le chapitre ci-après est consacré à une revision de l'estimation primitive du coût de l'établissement de la Jonction et des gares. L'Office y rappelle les circonstances qui ont provoqué l'augmentation, depuis l'évaluation de 1934. Ce chapitre avait été rédigé en guise d'Exposé des motifs, dans l'hypothèse où le Gouvernement aurait décidé de déposer un projet de loi portant augmentation du fonds spécial voté par la loi du 11 juillet 1935, créant l'Office. Ce fonds sera épuisé dans le courant de l'année 1940. C'est le motif pour lequel l'Office a été conduit à y reproduire certaines des explications qui ont été données dans les rapports annuels antérieurs.

Le Gouvernement ayant décidé, ainsi qu'il a été fait dans un cas récent analogue, de ne pas déposer de projet de loi spécial, mais de prévoir les crédits nécessaires au Budget extraordinaires, l'Office a jugé utile de reproduire les explications dans le chapitre ci-après.

CHAPITRE IV.

REVISION DE L'ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX.

17. Rappel des dispositions légales.

La proposition de loi instituant la *Société Nationale pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi*, dont le titre fut changé ultérieurement en *Office National* par un amendement du Gouvernement, fut déposée sur le bureau du Sénat par MM. les sénateurs Victor Waucquez et comte de la Barre d'Erquelinnes (Doc. n° 55, Sénat, séance du 5 mars 1935). Cette proposition était précédée de développements justifiant le projet.

M. Waucquez fut le rapporteur de la Section centrale (Doc. n° 68, Sénat).

rialen; het opeischen van vrachtwagens toebehorende aan aannemers; de mobilisatie van personeel; het volkomen ontredde van zekere studiebureaux; het wederoproepen van een gedeelte van het personeel van het Bureau; het opvorderen van constructiewerkplaatsen om voor het leger te werken.

Herhaaldelijk, is het Bureau tusschen beide getreden, om bij de bevoegde overheid nitstel te bekomen, verzachtingen te vragen bij de opeischung van materialen. Het is dus waarschijnlijk dat de door de Regeering toegezcgde kredieten zullen volstaan.

Het Bureau spaart zich geen moeite om het werk door te drijven, ten einde, in de hoogst mogelijke mate, te beantwoorden aan 's Konings oproep, in zijn redevoering van 4 September 1939 :

« Het economisch leven dient op alle mogelijke wijzen te worden voortgezet. Iedereen blijve aan den arbeid en vervulle zijn gewone taak met de meeste zorgzaamheid. »

16. Het hierna volgend hoofdstuk is gewijd aan een herziening van de aanvankelijke raming der kosten voor de inrichting der Verbinding en der stations. Het Bureau herinnert aan de omstandigheden welke de verhooging, sedert de raming van 1934, hebben verwekt. Dit hoofdstuk werd opgesteld om te dienen als Toelichting, in de onderstelling dat de Regeering zou hebben beslist een wetsontwerp in te dienen, tot verhooging van het Bijzonder Fonds, verleend bij de wet van 11 Juli 1935, houdende de oprichting van het Bureau. Dit Fonds zal uitgeput zijn in den loop van het jaar 1940. Het is daarom, dat het Bureau zich genoopt zag aldaar zekere verklaringen weer te geven, welke reeds in de vorige jaarverslagen werden verstrekt.

Daar de Regeering besliste, zooals dit werd gedaan in een gelijkaardig geval, geen bijzonder wetsontwerp in te dienen, doch de noodige kredieten op de Buitengewone Begrooting uit te trekken, acht het Bureau het gepast, de verklaringen in het hier navolgend hoofdstuk te herhalen.

HOOFDSTUK IV.

HERZIENING VAN DE RAMING VAN DE KOSTEN DER WERKEN.

17. Herinnering aan de wetsbepalingen.

Het wetsvoorstel getiteld : *Nationale Maatschappij voor de Voltooing der Noord-Zuid-Verbinding*, waarvan de titel later werd veranderd in *Nationaal Bureau*, bij amendement van de Regeering, werd, in den Senaat ter tafel gelegd door de heeren Senatoren Victor Waucquez en Graaf de la Barre d'Erquelinnes (Stuk van den Senaat n° 55, vergadering van 5 Maart 1933). Dit voorstel was voorafgegaan van een toelichting tot staving van het voorstel.

De heer Waucquez werd de verslaggever van de Middenafdeeling (Stuk n° 68, Senaat).

Elle fut votée par le Sénat, en séance du 3 avril 1935, par 93 voix contre 19 et 8 abstentions et transmise à la Chambre des Représentants le 3 avril 1935 (Doc. n° 105, Chambre, session 1934-1935).

Le Gouvernement déposa un certain nombre d'amendements (Doc. n° 175, Chambre, session 1934-1935). Le rapporteur de la Section centrale fut M. A. Van Hecke (Document n° 130, Chambre, session 1934-1935). Le 13 juin 1935 la Chambre votait le projet amendé par 106 voix contre 52 et 2 abstentions. Le Sénat, à son tour, approuvait, en séance du 27 juin 1935, le texte nouveau par 86 voix contre 32 et 3 abstentions.

La sanction royale fut accordée le 11 juillet 1935 (*Moniteur belge* du 27 juillet 1935).

Les statuts du nouvel Office étaient approuvés par arrêté royal du 23 août 1935 (*Moniteur belge* du 31 août 1935).

L'article 6 du projet de loi est rédigé comme suit :

« Il est institué un fonds spécial et temporaire destiné à subvenir aux dépenses à effectuer pendant les années 1935, 1936, 1937, 1938 et 1939 pour l'exécution des travaux de la Jonction Nord-Midi.

» Ce fonds fera l'objet d'un article spécial à inscrire au Budget extraordinaire sous le libellé « Fonds spécial de la Jonction Nord-Midi.

» Il sera alimenté à concurrence d'une somme totale de 400 millions de francs. »

18. Estimations antérieures.

Les promoteurs du projet avaient basé leur estimation principalement sur les données suivantes :

1° Adjudication-concours du 30 juillet 1930 pour la section souterraine, rue Saint-Lazare - rue des Briggittines, soit 186,843,000 francs, projet primé. Le Parlement s'était rallié, en 1929, à l'idée d'organisation de ce concours, doté de primes, pour connaître le coût probable du tunnel et ses possibilités d'exécution;

2° Sur l'estimation des travaux autres que le tunnel restant à exécuter, y compris les expropriations;

3° Sur une évaluation faite vers la même époque du coût du relèvement des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi, installations diverses et lignes y aboutissant;

4° Sur l'intervention de la Société Nationale des Chemins de fer belges, pour une somme de 110 millions environ, représentant la dépense que cette société se serait imposée pour une modernisation,

Het werd door den Senaat aangenomen, in de vergadering van 3 April 1935, met 93 tegen 19 stemmen, bij 8 onthoudingen en overgemaakt aan de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 3 April 1935 (*Stuk n° 105, Kamer, zittingsjaar 1934-1935*).

De Regeering diende een zeker aantal amendementen in (*Stuk n° 175, Kamer, zittingsjaar 1934-1935*). De verslaggever van de Middenafdeeling was de heer A. Van Hecke (*Stuk n° 130, Kamer, zittingsjaar 1934-1935*). Op 13 Juni 1935, nam de Kamer het geamendeerd ontwerp aan, met 106 tegen 52 stemmen, bij 2 onthoudingen. De Senaat, op zijn beurt, keurde de nieuwe tekst goed, in zijn vergadering van 27 Juni 1935, met 86 tegen 32 stemmen, bij 3 onthoudingen.

De Koninklijke bekrachtiging werd verleend op 11 Juli 1935 (*Moniteur belge* van 27 Juli 1935).

De Statuten van het nieuw Bureau werden goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 23 Augustus 1935 (*Moniteur belge* van 31 Augustus 1935).

Artikel 6 van het wetsontwerp luidt als volgt :

« Er wordt een bijzonder en tijdelijk fonds opgericht om te voorzien in de uitgaven gedurende de jaren 1935, 1936, 1937, 1938 en 1939, te verrichten voor de uitvoering van de werken der Noord-Zuid Verbinding.

» Dit fonds wordt onder een bijzonder artikel op de Buitengewone Begroting gebracht, onder de benaming « Bijzonder Fonds voor de Noord-Zuid Verbinding ».

» Het wordt gespijsd tot beloop van een gezamenlijk bedrag van 400 miljoen frank. »

18. Vroegere ramingen.

De promotoren van het ontwerp hadden hun raming gegrond hoofdzakelijk op de volgende gegevens :

1° Aanbestedingswedstrijd van 30 Juli 1930 voor de ondergrondse sectie, Sint-Lazarusstraat-Briggittinnenstraat, te weten : 186,843,000 frank geprimeerd ontwerp. Het Parlement had zich in 1929, verenigd met de gedachte dien wedstrijd in te richten, waaraan premiën waren verbonden, ten einde den waarschijnlijksten kostprijs te kennen van de tunnel en de mogelijkheden van uitvoering;

2° Op de raming van de andere werken, dan de tunnel, inbegrepen de onteigeningen;

3° Op een schatting, rond denzelfden tijd gedaan van de kosten tot hoogerleggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, allerhande inrichtingen en daarop uitlopende lijnen;

4° Op de tusschenkomst van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, voor een som van ongeveer 110 miljoen, als dekking van een uitgave welke die Maatschappij zou moeten op haar

jugée indispensable, des deux grandes gares, au cas où la Jonction eût été définitivement abandonnée.

Mais les chiffres concernant les trois premiers postes énumérés ci-dessus ayant été obtenus au cours d'une période de grande prospérité, au cours de laquelle les prix des matériaux et salaires étaient relativement très élevés, les auteurs du projet de loi avaient cru pouvoir les affecter d'un appréciable coefficient de réduction, compte tenu de la chute très sensible des prix pratiqués en 1934, à une époque où aucun indice ne permettait de prévoir un relèvement soudain dû à l'amélioration de la situation économique mondiale et à la dévaluation monétaire (qui suivit le dépôt du projet).

Mais les chiffres produits après l'adjudication-concours de 1930 et auparavant avaient été contestés. Au cours de la séance du 18 novembre 1930 du Sénat, M. Lippens, Ministre des Transports, déposait sur le bureau un document intitulé : « Rapport du Ministre des Transports au sujet du coût de la Jonction Nord-Midi et des travaux aux gares de Bruxelles, ensuite de l'adjudication-concours du 30 juillet 1930. » (Doc. n° 10, Sénat, session 1930-1931.)

Ce rapport concluait à une dépense totale de 787,500,000 francs dans l'hypothèse de construction d'une gare centrale, et y compris tous les travaux à exécuter aux gares du Nord et du Midi (315 millions et demi). Les prix sont ceux de 1930, salaires et matériaux.

19. Rappel de rapports annuels antérieurs.

Le vote de la loi de 1935 eut lieu au moment où l'amélioration de la conjoncture mondiale devait entraîner une hausse générale des indices des prix de gros et du coût de la vie, cette dernière conduisant elle-même à une augmentation substantielle des salaires. (Le seul jeu des variations de l'indice des prix de détail de 1935 à 1938 a entraîné, pour les agents de l'Etat, un relèvement de 20.6%.)

En ce qui concerne spécialement la Belgique, la hausse mondiale des prix des matières était accentuée du chef de la dévaluation monétaire.

Il était donc inévitable, dès l'origine, de voir les chiffres des auteurs du projet, eût-il même pu être exécuté suivant les plans et dispositions de l'époque, affectés d'un coefficient d'aggravation.

Dès la fin de 1935, les prix étaient déjà en augmentation sensible sur ceux de 1934 et du début de 1935.

Dans le rapport au 1^{er} novembre 1936, déposé aux Chambres, en même temps que le compte de prévision pour l'année 1937, en vertu de l'article 6 de la loi créant l'Office (Doc. n° 23, Chambre, session 1936-

nemen, voor een onontbeerlijke geachte modernisering van beide groote stations, in geval er definitief van de Verbinding zou worden afgezien.

Doch, dewijl de cijfers omtrent de eerste drie hooger opgesomde posten werden bekomen, in een tijd van welstand, tijdens welken de prijzen van materialen en werkloonen betrekkelijk hoog stonden, hadden de auteurs van het wetsontwerp gemeend dezelve een merkelfijken coëfficiënt van vermindering te mogen toekennen, rekening gehouden met een gevoelige daling der in 1934 gepratikeerde prijzen, in een tijdperk waarin nog geen index toeliet een plotselinge verhooging te voorzien, wegens den economischen toestand in de wereld en de muntontwaarding (welke op het indienen van het ontwerp volgde).

Doch de cijfers van na den aanbestedingswedstrijd van 1930 en van vroeger waren betwist geworden. In de vergadering van 18 November 1930, van den Senaat, legde de heer Lippens, Minister van Verkeerswezen, een document ter tafel, getiteld : « Verslag door den heer Minister Van Verkeerswezen over de kosten van de verbinding Noord-Zuid en van de werken in de statien te Brussel, ingevolge den aanbestedingswedstrijd van 30 Juli 1930 » (Stuk n° 10, Senaat, zittingsjaar 1930-1931).

Dit verslag besloot met een totale uitgave van 787,500,000 frank, in de onderstelling er een centraal station wordt gebouwd, en inbegrepen al de werken uit te voeren in de Noord- en Zuidstations (315,500,000 frank). De prijzen zijn die van 1930, werkloonen en materialen.

19. Herinnering aan de vroegere jaarverslagen.

Het aannemen van de wet van 1935 had plaats op het oogenblik dat de verbetering ingetreden in de wereldconjunctuur, een algemeene verhooging zou verwekken van de indicien der groothandelsprijzen en van de levensduurte. Deze laatste zou, uit haar eigen, een loonsverhooging ten gevolge hebben. (Het enkel spel van de indexveranderingen, voor de detailprijzen van 1935 tot 1938, heeft voor de leden van het Rijkspersoneel een weddeverhooging van 20,6 t.h. te weeg gebracht.)

Voor wat speciaal België betreft, was de wereldprijsverhooging der stoffen nog beïnvloed door de muntontwaarding.

Het was onvermijdelijk, van den beginne af aan, te zien dat de cijfers van de auteurs van het ontwerp, — zelfs indien dit ontwerp had kunnen uitgevoerd worden volgens de plans en de beschikkingen van dat oogenblik, — door een verzwaringscoëfficiënt zouden beïnvloed worden.

Van het einde van 1935 af, waren de prijzen reeds merkelfijk hooger dan die van 1934 en begin 1935.

In het verslag neergelegd op 1 November 1936, in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, terzelfder tijd als de raming voor het jaar 1937, krachtens artikel 6, van de wet tot oprichting van het Bureau (Stuk

1937), l'Office disait (*Doc. n° 32*, session 1937-1938, Chambre, p. 10) :

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

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

Le rapport au 1^{er} novembre 1937 (*Doc. n° 32*, Chambre, session 1937-1938, p. 10), continuait comme suit :

« Depuis cette époque (1936), 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 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 dans quelle mesure. »

Dans les rapports annuels sur l'activité de l'Office soumis aux Chambres par le Ministre des Communications, aux 1^{er} novembre 1937 (*Doc. n° 32*, Chambre, séance du 7 décembre 1937) et 1^{er} novembre 1938 (*Doc. n° 19*, Chambre, séance du 22 novembre 1938), les estimations ont été révisées, non sans attirer l'attention sur la difficulté de faire des prévisions à longue échéance (voir rapport au 1^{er} novembre 1937, *Doc. n° 32*, Chambre, session 1937-1938); ceci est dû, non seulement, aux importantes modifications que l'Office a été conduit à apporter au projet, ensuite des études définitives et de la rédaction des plans d'exécution, mais à cause des différences excessives constatées dans les évaluations des entrepreneurs eux-mêmes lors des adjudications des divers lots.

Nous avons insisté particulièrement sur ces deux faits d'une façon détaillée dans le rapport annuel annexé au compte de prévision pour 1938 (*Doc. n° 32*,

n° 23, Kamer, zittingsjaar 1936-1937), zegde het Bureau (*Stuk n° 32*, zittingsjaar 1937-1938, Kamer, bladz. 10) :

« 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 n° 55* van den Senaat), in dat van den heer Van Hecke (vergadering van 12 April 1935, *Stuk n° 130* van de Kamer) en in de aanvullende nota van 3 Juni 1935 van den heer Waucquez, *Stuk n° 55* van den Senaat, zullen moeten gewijzigd worden.

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

Het verslag van 1 November 1937 (*Stuk n° 32*, Kamer, zittingsjaar 1937-1938, bladz. 10) ging voort als volgt :

« 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 kredieten, 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. »

In de jaarverslagen over de werkzaamheid van het Bureau, door den Minister van Verkeerswezen aan de Kamers onderworpen, op 1 November 1937 (*Stuk n° 32*, Kamer, vergadering van 7 December 1937) en 1 November 1938 (*Stuk n° 19*, Kamer, vergadering van 22 November 1938), werden de ramingen herzien, doch niet zonder de aandacht te vestigen op de moeilijkheid van ramingen in lang vooruitzicht op te maken (zie verslag van 1 November 1937, *Stuk n° 32*, Kamer, zittingsjaar 1937-1938); dit is niet alleen te wijten aan de belangrijke wijzigingen welke het Bureau gedwongen is geworden toe te brengen aan het ontwerp, ten gevolge van de definitieve studies en van het opmaken van de uitvoeringsplannen, maar ter oorzaak van de buitensporige verschillen die werden waargenomen bij de schattingen vanwege de aannemers zelf, bij gelegenheid van de aanbestedingen der onderscheidene aannemingen.

Op die feiten hebben wij op bijzondere wijze aangedrongen, in het jaarverslag, gehecht aan de raming voor 1938 (*Stuk n° 32*, Kamer, vergadering van

Chambre, séance du 7 décembre 1937, pp. 14 et suivantes, §§ 10 et suivants, ainsi qu'à ses annexes I et II, pp. 88-40).

Rappelons seulement que le montant des soumissions a varié, pour les prix globaux de certains lots, dans la proportion de 1 à 2,2 et, pour certains postes du métré, couramment du simple au décuple et même beaucoup plus.

20. Modifications et améliorations aux projets.

En ce qui concerne les modifications et améliorations apportées au projet lors des études définitives, l'Office a donné des explications détaillées au rapport précité pour l'exercice 1937 (*Doc. n° 32*, Chambre, session 1937-1938, §§ 12 et suiv., pp. 16-30).

L'énumération en a été reprise au rapport annuel sur l'exercice 1938 (*Doc. déjà cité*, n° 19, Chambre, session 1938-1939). L'Office les rappelle ci-après :

21. Sondages.

Nombreux sondages complémentaires estimés nécessaires par la nature très variable du sous-sol; les sondages faits avant-guerre ont été jugés insuffisants dès le début des travaux et des études géologiques complémentaires indispensables vu la nature très variable du sous-sol du coteau.

22. Collecteur.

La construction d'un égout collecteur, latéral à la Jonction, et formant 4° pertuis du tunnel, en remplacement des 18 siphons qui auraient dû être construits pour assurer la continuité des égouts des 18 rues traversées par le tunnel; ce collecteur devra être prolongé par la rue des Tanneurs et le boulevard du Midi jusqu'à la Senne.

23. Ventilation.

L'établissement d'une ventilation complète permettant l'exploitation partielle par trains à vapeur et automotrices émettant des gaz nocifs. Cette ventilation sera utile également et même indispensable pour l'utilisation des locaux souterrains situés au-dessus du tunnel et du tunnel lui-même en qualité d'abris contre les attaques aériennes.

24. L'équipement électrique est prévu, dès à présent, pour les six voies de la Jonction, bien qu'il soit probable que les deux voies du pertuis Est (ligne d'Anvers prolongée) soient seules électrifiées au début de l'exploitation.

Quant au relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, et bien que, jusqu'à présent, aucune décision officielle ne soit prise en ce qui con-

7 December 1937, bladz. 14 en volgende, §§ 10 en volgende, alsmede zijn bijlagen I en II, bladz. 38 tot 40).

Herinneren wij er alleen aan, dat het bedrag van de inschrijvingen, voor den globalen prijs van zekere aannemingen, verschildte in de proportie van 1 tot 2,2 en, voor zekere posten der opmeting, gewoonweg van het enkelvoud tot het tienvoud en zelfs daarboven.

20. Wijzigingen en verbeteringen aan de ontwerpen.

Wat betreft de wijzigingen en verbeteringen aan de ontwerpen toegebracht, bij de definitieve studies, heeft het Bureau omstandige uitleggingsen verschaft in vorenvermeld verslag voor dienstjaar 1937 (*Stuk n° 32*, Kamer, zittingsjaar 1937-1938, bladz. 16 tot 30, §§ 12 en volgende).

De opsomming werd overgenomen in het jaarverslag over het dienstjaar 1938 (*Stuk* reeds aangehaald, zittingsjaar 1938-1939, Kamer, n° 19). Het Bureau vat ze hierna samen :

21. Boringen.

Talrijke aanvullende boringen, noodig geoordeeld wegens den zeer verschillenden aard van den ondergrond; de vóór den oorlog gedane boringen werden ontoereikend bevonden, al van het begin der werken af, en aanvullende aardkundige studies dienden ondernomen, gezien den zeer verschillenden aard van den ondergrond van den heuvel.

22. Moerriool.

Het bouwen van een moerriool zijdelings van de Verbinding en wezenlijk deel uitmakend van de tunnel, in vervanging van de 18 duikers die de aansluiting bewerkten van de riolen der 18 straten door de tunnel doorsneden; dit moerriool zal moeten verlengd worden door de Huidevettersstraat en de Zuidlaan, tot aan de Zenne.

23. Ventilatie.

Het aanbrengen van een volledige ventilatie om de gedeeltelijke exploitatie met stoomtreinen en automotrices die schadelijke gassen afgeven mogelijk te maken. Die ventilatie zal insgelijks nuttig, ja onontbeerlijk zijn voor de benutting der tunnel en der ondergrondse boven de tunnel gelegen lokalen, als schuilplaatsen tegen luchtaanvallen.

24. Van nu af aan, is de electrische uitrusting voorzien van de 6 sporen der Verbinding, hoewel het waarschijnlijk is dat de twee sporen van den Oostenlijken koker (lijn Antwerpen verlengd) alleen zullen geëlectrificeerd worden, bij het begin der exploitatie.

Wat betreft het hoogerleggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, — en hoewel, tot nog toe, geen officieele beslissing werd genomen voor wat

cerne l'extension de l'électrification à d'autres sections de lignes (petite étoile et grande étoile autour de Bruxelles), il a été jugé utile de la prévoir dès à présent, tout au moins pour certains travaux dont l'exécution ultérieure serait particulièrement onéreuse. Il s'agit principalement de fondations en béton armé de pylones de catenaires qui devront servir de support à tout le système de câbles aériens pour les faisceaux des voies d'accès aux gares et les éventails de voies reliant ces faisceaux aux voies à quai et aux voies de garages. L'établissement de ces fondations profondes dans les remblais et sous ou à proximité de voies en service aurait été quasi impossible plus tard, lors de l'électrification.

Le Conseil d'Administration a décidé de demander à l'Etat l'autorisation d'imputer ces dépenses à un compte spécial, qui pourra être mis à charge de l'électrification des voies ferrées dès qu'une décision aura été prise — soit avant, soit après l'achèvement des travaux — au sujet de la transformation du mode de traction sur une ou plusieurs lignes.

L'Office rappelle à ce sujet que les travaux de la Commission interparlementaire dite des X (mai à novembre 1935) furent repris en novembre 1936 par une Commission spéciale créée par M. le Ministre M.-H. Jaspar, comprenant les membres de la Commission interparlementaire des X, des représentants du Ministère des Communications, du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.B. et certaines personnalités spécialement compétentes. La question fut étudiée d'une façon détaillée — programme, dépense, rendement financier — par des sous-commissions.

Le 14 novembre 1938, la Commission votait la résolution suivante, en réunion plénière :

« La Commission estime que l'application de la traction électrique est justifiée pour un ensemble de lignes ou sections de lignes d'environ 450 kilomètres de longueur ⁽¹⁾ et évalue la dépense correspondante à 1,200 millions de francs.

» Considérant, d'une part, l'impossibilité de réaliser ce programme en une étape et, d'autre part, l'intérêt qu'il y aurait d'en répartir l'exécution en tenant compte du renouvellement du matériel roulant actuel, la Commission propose à l'unanimité de ne présenter actuellement au Gouvernement qu'une demande d'intervention de 500 millions pour les immobilisations nouvelles correspondant à 175 kilomètres de lignes à électrifier.

» Il y a accord unanime de comprendre la ligne de

⁽¹⁾ Ce sont les lignes Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Alost-Gand, Bruxelles-Namur, Bruxelles-Mons, Bruxelles-Midi-Ostende, Bruxelles-Liège.

betreft de uitbreiding der electrificatie tot andere secties van lijnen (kleine ster en groote ster rondom Brussel), — werd het nuttig geacht ze van nu af aan te voorzien, ten minste voor zekere werken waarvan de latere uitvoering bijzonder kostelijk zou zijn. Het geldt, inzonderheid, de fundeeringen in gewapend beton van catenairpalen die heel het systeem van luchtkabels zullen te dragen hebben voor de bundels toegangssporen tot de stations en de sporen in waaier-vorm, welke die bundels verbinden met de perronsporen en de zijsporen. Het aanleggen van die diepe fundeeringen in de aangevoerde gronden en onder of nabij de in dienst zijnde sporen, ware, later, nage-noeg ondoenlijk bij gelegenheid van de electrificatie.

De Raad van Beheer heeft beslist aan den Staat de toelating te vragen om die uitgaven aan te schrijven op een bijzondere rekening welke zou kunnen ten laste gelegd worden van de electrificatie der spoorlijnen, zoodra een beslissing zal genomen zijn — hetzij vóór, hetzij na de voltooiing der werken — wat betreft het invoeren van een andere tractie op een of meerdere lijnen.

Daaromtrent, brengt het Bureau in herinnering dat de werken van de Interparlementaire Commissie, gezegd der X (Mei tot November 1935) in November 1936 werden hervat door een Bijzondere Commissie door den heer Minister Jaspar in het leven geroepen en bestaande uit de leden van de Interparlementaire Commissie der X, afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen, van den Beheerraad van de N.M.B.S. en zekere speciaal bevoegde personen. De kwestie werd zeer grondig bestudeerd : programma, uitgave, financieele rendeering, dank zij de sub-commissiën.

Op 14 November 1938, nam de Commissie, in voltallige vergadering, de volgende resolutie aan :

« De Commissie is van oordeel dat de toepassing van de electrische tractie gerechtvaardigd is voor een geheel van lijnen, over een lengte van ongeveer 150 kilometer ⁽¹⁾ en schat de desbetreffende uitgave op 1,200 millioen frank.

» Overwegende, eenerzijds, de onmogelijkheid dit programma in een enkel stadium te verwezenlijken, en, anderzijds, het belang dat er zou in bestaan de uitvoering er van te verdeelen, mits rekening te houden met de hernieuwing van het huidig rollend materieel, zoo stelt de Commissie eenparig voor, thans aan de Regeering slechts een aanvraag over te maken, om tusschen te komen voor een bedrag van 500 millioen voor de nieuwe immobilisaties die overeenstemmen met 175 kilometer te electrificeeren lijnen.

» Er bestaat eenparig akkoord om de lijn Brussel-

⁽¹⁾ Het zijn de lijnen Brussel-Charleroi, Brussel-Aalst-Gent, Brussel-Namen, Brussel-Bergen, Brussel-Zuid-Oostende, Brussel-Luik.

Bruxelles-Charleroi dans ces 175 kilomètres ⁽²⁾. Pour le surplus, la Commission, faisant confiance à la Société Nationale et prenant en considération que l'électrification des lignes prévues dans le programme de première phase introduit par la Société Nationale favoriserait l'exploitation intensive de la Jonction Nord-Midi, se rallie à ce projet.

» Elle émet le vœu de voir exécuter les raccordements de Watermael-Boitsfort et d'Uccle, entre la ligne Schaerbek-Hal, d'une part, et les lignes Bruxelles-Namur et Bruxelles-Charleroi, d'autre part, dans un réseau dont la plupart des sections voisines de Bruxelles seraient électrifiées. »

Le Conseil d'Administration de l'Office, en séance du 29 août 1939, a voté la résolution suivante :

Le Conseil d'Administration de l'O.N.J. a l'honneur de demander au Gouvernement :

« 1° De prendre une décision au sujet des négociations en cours entre le Département des Communications et la S.N.C.F.B., sur la question d'une participation éventuelle de l'Etat dans les dépenses d'électrification d'une partie du réseau dite « petite étoile » du métropolitain de Belgique, comprenant la ligne de Bruxelles à Charleroi;

» 2° D'autoriser l'O.N.J. à imputer à un compte d'attente les dépenses à faire, dès à présent, à la Jonction et aux gares du Nord et du Midi, qui seront indispensables ultérieurement et ne pourraient être ajournées sans une onéreuse aggravation et une entrave pour l'exploitation;

3° » D'autoriser l'O.N.J. à présenter un projet d'arrêté royal le chargeant de la réalisation, en accord avec la S.N.C.F.B., des raccordements d'Uccle et de Watermael-Boitsfort, conformément au § 7 ci-avant, la dépense étant imputée au capital à engager dans l'électrification ferroviaire ou aux crédits mis à la disposition de l'O.N.J. »

Au moment de la rédaction du présent rapport, le Gouvernement n'avait pu prendre aucune décision, les événements internationaux lui ayant imposé d'autres devoirs.

⁽²⁾ *Première étape.* — Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Alost-Gand, Bruxelles-Ottignies, Bruxelles-Louvain.

Deuxième étape. — Bruxelles-Braine-le-Comte-Mons, Louvain-Liège.

Troisième étape. — Ottignies-Namur, Bruxelles-Midi-Ostende.

Charleroi in die 175 kilometer, te begrijpen ⁽¹⁾. Voor het overige, de Commissie, vertrouwend in de Nationale Maatschappij en in aanmerking nemende dat de electrificatie van de lijnen die voorzien zijn in het programma van het eerste stadium, ingediend door de Nationale Maatschappij, de intensieve exploitatie van de Noord-Zuid-Verbinding zou bevorderen, — treedt dit ontwerp bij.

» Zij drukt den wensch uit de aansluitingen te doen tot stand komen van Watermaal-Boschvoorde en van Ukkel, tusschen de lijn Schaarbeek-Hal, eenerzijds, en de lijnen Brussel-Namen en Brussel-Charleroi, anderzijds, in een net waarvan de meeste in de nabijheid van Brussel gelegen secties zouden geëlectrificeerd worden. »

De Raad van Beheer van het N.B.V. heeft, in vergadering van 29 Augustus 1939, de volgende resolutie aangenomen :

De Raad van het Beheer van het N.B.V. heeft de eer aan de Regeering te vragen :

1° Een beslissing te willen nemen ter zake van de tusschen het Departement van Verkeerswezen en de N.M.B.S. hangende onderhandelingen, over de kwestie van een eventueele tusschenkomst van den Staat in de uitgaven van electrificatie van een gedeelte van het net gezegd « kleine ster » van den electrischen ondergrondse van België », met inbegrip der lijn Brussel-Charleroi;

2° Het N.B.V. te machtigen, op een ingehouden rekening, de uitgaven te boeken, welke van nu af aan moeten worden gedaan voor de Verbinding en voor de stations Noord en Zuid, die later zullen onontbeerlijk zijn en niet zouden kunnen verdaagd worden, zonder een dure verzwaring en een belemmering van de exploitatie;

3° Het N.B.V. te machtigen een ontwerp van Koninklijk besluit voor te leggen, waardoor het wordt belast met de uitvoering, in overeenstemming met de N.M.B.S., van de aansluitingen van Ukkel en van Watermaal-Boschvoorde, overeenkomstig vorenvermelde § 7 de uitgave te verrekenen zijnde op het kapitaal te verbinden aan de spoorwegelectrificatie of op de kredieten die ter beschikking van het N.B.V. zouden worden gesteld.

Op het oogenblik dat onderhavig verslag wordt opgesteld, heeft de Regeering nog geen beslissing kunnen nemen, daar de internationale omstandigheden haar andere verplichtingen hebben opgelegd.

⁽¹⁾ *Eerste stadium.* — Brussel-Charleroi, Brussel-Aalst-Gent, Brussel-Ottignies, Brussel-Leuven.

Tweede stadium. — Brussel's Gravenbrakel-Bergen Leuven-Luik.

Derde stadium. — Ottignies-Namen, Brussel-Zuid-Oostende.

25. Utilisation de l'espace libre au-dessus du tunnel.

L'espace libre compris entre le plan supérieur du plafond du tunnel et le niveau de la voirie ou des caves d'immeubles à construire ultérieurement sur le tunnel est suffisant pour permettre, en certains endroits, de prévoir des locaux formant étage au-dessus du tunnel, avec accès à la voirie.

La section du tunnel comprise entre la place de Dinant et la rue de l'Hôpital a été pourvue, de cette manière, d'un vaste local d'environ 5,500 m², actuellement achevé et pouvant être utilisé en qualité de parking d'autos ou de garage avec station de service (lavage, fourniture d'essence et huile, réparation).

A l'emplacement de la halte centrale, un souterrain analogue est en exécution et formera le hall de sortie avec locaux accessoires, sous le hall et les installations de départ (salle des pas-perdus). Le mouvement des voyageurs au départ et à l'arrivée sont ainsi complètement séparés.

26. Protection du tunnel.

Si l'Office a dû renoncer à protéger le tunnel contre les bombardements d'artillerie lourde ou contre la chute de torpilles aériennes, il a été reconnu utile d'éviter les dégâts que produiraient des attaques par bombes incendiaires ou les projectiles d'un calibre moyen. Le plafond du tunnel a été établi en conséquence, dans le premier tronçon et les plafonds du tunnel et du garage renforcés en conséquence, d'accord avec le Commissariat général de la protection aérienne. Ce tronçon du tunnel pourra servir, éventuellement, d'abri, ainsi que les locaux situés au-dessus, sur une partie de la surface. Ce dernier espace pourra être aménagé, si c'est jugé nécessaire, comme poste de secours, désinfection, aide aux blessés, etc. et des cloisons, ainsi que le matériel, préparés à l'avance par les soins du Commissariat général, de façon à pouvoir être monté, en cas d'urgence, en quelques heures.

En séance du Conseil d'Administration du 29 août 1939, et sur demande du Commissariat général de protection aérienne passive, le Conseil a autorisé le Commissariat général à prendre possession d'une partie du garage souterrain pour l'installation d'un poste de secours avec dépendances, qui occupera environ 1/5 de la surface du garage.

Un problème analogue s'est posé à propos du garage à deux étages prévu sous voies entre les rues de Brabant et des Plantes, actuellement en construction.

Mais l'Office n'a pas cru pouvoir prendre à sa charge la dépense de consolidation des parois et du plafond évaluée à 4 millions. Par lettre du 13 avril 1939, M. le Premier Ministre, saisi de la question, a consenti à permettre l'imputation de cette somme sur le crédit de six cents millions qui ont été accordés

25. Benutting van de vrije ruimte boven de tunnel.

De vrije ruimte gelegen boven het plafond van de tunnel en onder het niveau van de straten of van de kelders die, later, op de tunnel zullen gebouwd worden, is toereikend om, op zekere plaatsen, lokalen te kunnen voorzien, die op de tunnel verdieping zullen vormen en op den straatweg uitgang bezitten.

De tunnelsectie begrepen tusschen de Dinantplaats en de Gasthuisstraat, werd derwijze voorzien van een ruim lokaal van ongeveer 5,500 m², thans voltooid en kunnende gebruikt worden als autobergplaats of als garage met bedieningsstation (wasschen, benzinepompen en olie-bediening, herstelling).

Ter plaatse van het Centraalstation, is een dergelijke ondergrondse verdieping in aanbouw en zal de uitgangshal vormen, met bijhorende lokalen, onder de hal en de inrichtingen van vertrek (voorhal). Het reizigersverkeer, bij vertrek en aankomst, zal alzoo volkomen gescheiden zijn.

26. Bescherming van de tunnel.

Indien het Bureau er van heeft moeten afzien de tunnel te beschermen tegen bombardement met zware artillerie of tegen het neervallen van luchttorpedos, toch is het niettemin nuttig erkend de tunnel te beschermen tegen aanvallen met brandstichtende bommen of torpedos van gemiddeld kaliber. Het tunnelplafond werd dienovereenkomstig gebouwd, in het eerste vak en de tunnelplafonds en die der garage dienvolgens verstevigd, in overeenstemming met het Algemeen Commissariaat voor de Luchtbescherming. Dit tunnelvak zal kunnen dienen als schuilplaats, zoomede de boven een gedeelte der oppervlakte gelegen lokalen. Deze laatste ruimte zal, zoo noodig, kunnen worden ingericht als hulppost, ontsmetting, verzorging der gewonden, enz., en beschotten en het noodig materieel zullen er vooraf kunnen in gereedheid worden gebracht, om, in spoedeisende gevallen, in enkele uren tijds beschikbaar te zijn.

Ter vergadering van den Raad van Beheer, op 29 Augustus 1939, en op aanvraag van het Algemeen Commissariaat voor de Luchtbescherming, heeft de Raad het Algemeen Commissariaat geoorloofd bezit te nemen van een gedeelte der ondergrondse garage, om er een hulppost in te richten, met bijhoorigheden, welke ongeveer 1/5 van de garage-oppervlakte zal beslaan.

Een dergelijk problema deed zich voor wat betreft de garage met twee verdiepingen, welke voorzien is onder de sporen, tusschen de Brabantstraat en de Plantenstraat, en die thans in aanbouw is.

Doch het Bureau heeft niet geacht te zijnen laste te kunnen nemen de uitgave wegens de versteviging der wanden en van het plafond, geraamd op 4 miljoen frank. Bij brieven van 13 April 1939 heeft de heer Eerste-Minister, bij wien de zaak was aanhangig gemaakt, er in toegestemd dat die som zou verrekend

au Ministre de la Défense Nationale pour la protection contre les attaques aériennes.

27. Rectifications et améliorations du tracé.

Augmentation du rayon de certaines courbes, entre autres :

a) Suppression de la courbe et contre-courbe entre les rues des Brigittines et de l'Hôpital, remplacées par un alignement de 350 mètres, ce qui a permis, entre autres avantages, d'augmenter la distance entre le tunnel et l'église de la Chapelle de 7 à 14 mètres;

b) Augmentation à 300 mètres du rayon minimum des courbes entre la halte centrale et le Jardin botanique;

c) Elargissement local du pertuis Est (ligne électrique d'Anvers-Bruxelles et prolongement ultérieur) pour l'établissement des points d'arrêt Congrès et Chapelle;

d) Tracé amélioré de la section en viaduc gare du Nord, rue Saint-Lazarre, augmentation du rayon des courbes.

28. Modifications à la voirie existante.

Les études ont montré qu'il n'était pas possible malgré les progrès de la technique, de creuser en sous-sol, à très faible profondeur, sous des immeubles vétustes, souvent mal construits, un tunnel de plus de 30 mètres de largeur, contrairement à ce qu'avaient supposé les promoteurs des premiers avant-projets.

En conséquence, la démolition des immeubles s'imposait, et le simple maintien des alignements des rues existantes, étroites et tortueuses, ainsi que des impasses, eut provoqué des protestations unanimes de l'opinion publique et des pouvoirs intéressés. C'est pour cette raison que l'Office, d'accord avec les autorités compétentes et les administrations communales, a établi, pour la zone de la Jonction, un projet de voirie nouvelle avec raccord aux voies existantes et créant des rues spacieuses en rapport avec le développement récent et les nécessités futures de la circulation urbaine.

D'autre part, ces travaux d'urbanisme s'imposaient, en partie tout au moins, pour faciliter les accès aux gares.

La superficie des terrains nécessaires à cette voirie améliorée, et le coût de la voirie (récupérable pour une bonne partie par une taxe de voirie imposée aux acquéreurs de parcelles à aliéner) auront pour effet de réduire sensiblement la surface des terrains à revendre, mais l'Office trouvera une certaine compensation dans une appréciable plus-value de ces terrains.

worden op het krediet van 600 miljoen frank, dat aan het Departement van Landsverdediging werd toegerekend voor de verdediging tegen luchtaanvallen.

27. Wijziging en verbetering van het tracé.

Vergroting van den straal van zekere bochten, onder andere :

a) Afschaffing van de bocht en tegenbocht tussen de Brigittinen en de Gasthuisstraten, vervangen door een recht wegvak van 350 meter, wat toegelaten heeft, op voordeelige wijze, den afstand tusschen de tunnel en de Kapelle-Kerk van 7 op 14 meter te brengen;

b) Vergroting tot 300 meter van den minimum-straal der bochten, tusschen de Centrale Halte en den Kruidtuin;

c) Plaatselijke verbreeding van den Oostenlijken koker (electrische lijn Antwerpen-Brussel en latere verlenging), voor het aanbrengen der stopplaatsen Congres en Kapelle;

d) Verbeterd tracé van de sectie in viaduct Noordstation-Sint Lazarusstraat — vergroting van den straal der bochten.

28. Wijzigingen aan de bestaande wegen.

Uit de studies is gebleken dat het niet mogelijk was, ondanks de vooruitgangen der techniek, op zeer geringe diepte, onder bouwvallige gebouwen, vaak slecht gebouwd, een tunnel ondergrond te graven van meer dan 30 meter breedte, in strijd met hetgeen door de promotoren der eerste ontwerpen werd ondersteld.

Dienvolgens, was het noodig de gebouwen te sloopen, en het eenvoudig in stand houden van de wegvakken der bestaande straten, — eng en bochtig als ze waren, — alsmede van de blinde straten, zou het verzet van het publiek en van de betrokken machten hebben uitgelokt. Het is om die reden dat het Bureau, in overeenstemming met de bevoegde overheid en de gemeentebesturen, voor het gebied der Verbinding, een ontwerp van nieuwe straatwegen heeft opge maakt, met aansluiting aan de bestaande straten en het aanleggen van breede straatwegen, overeenkomstig de onlangs genomen uitbreiding en de toekomstige noodwendigheden van het verkeer binnen het stadscentrum.

Anderzijds, waren die urbanisatiewerken dringend noodzakelijk geworden ten minste gedeeltelijk, om den toegang tot de stations te vergemakkelijken.

De voor die verbeterde straatwegen noodige grondoppervlakten en de bestratingskosten (voor een groot gedeelte terug te vinden in een wegentaxe ten laste van aankoopers van de te vervreemde perceelen) zullen als gevolg hebben, merkkelijk de terug te verkopen grondoppervlakten te verminderen, doch het Bureau zal een compensatie vinden in een aanzienlijke meerwaarde van zijn terreinen.

Pour l'établissement de la voirie qui doit remplacer les tracés existants, sinueux ou trop étroits, le tracé des rues n'a pu être identifié avec celui du tunnel, à cause des nécessités différentes des circulations urbaine et ferroviaire et de l'obligation de tenir compte des raccords aux rues voisines de la zone du tracé ou traversées par celle-ci.

La question d'urbanisation est particulièrement délicate et a donné lieu à de nombreuses discussions; dans le cadre des agglomérations anciennes, aux artères étroites où la circulation devient chaque année plus difficile, les travaux d'élargissement et de rectification sont particulièrement onéreux. Les Administrations communales n'ont pas, en ce moment, les moyens financiers nécessaires à une amélioration radicale de la situation et il est normal de profiter de démolitions occasionnées par des travaux publics pour prévoir les besoins de l'avenir.

C'est dans ces conditions que s'est posé le problème du raccord de la grande voie nouvelle prévue dans la zone de la Jonction, suivant approximativement le tracé des anciennes rues de la Chapelle, d'Or, de l'Empereur, de l'Impératrice, de la Montagne, de Berlaymont et Pachéco, boulevard du Jardin Botanique, vers les artères nouvelles de Saint-Josse-ten-Noode et conduisant à la gare du Nord déplacée et reconstruite, par un tunnel routier latéral à celui de la jonction et passant sous le boulevard et le Jardin Botanique.

Ce tunnel donnerait un accès facile à la gare du Nord et remédierait à l'embouteillage, menaçant pour l'avenir, du carrefour du bas du boulevard du Jardin Botanique, rue Neuve, place Rogier, rue Gineste. Il en résulterait de grandes facilités pour la circulation entre les quartiers du Sud-Est de la ville et le port, l'Allée-Verte, Schaerbeek et le Centenaire.

La construction de ce tunnel routier pourrait se faire économiquement en même temps que le souterrain de la Jonction; elle serait beaucoup plus onéreuse à l'avenir.

Nous croyons devoir ajouter que, dans toutes les grandes agglomérations de l'étranger, les Pouvoirs publics n'hésitent pas à s'imposer de grands sacrifices pour supprimer, par des installations souterraines, aux endroits les plus encombrés, la traversée à niveau d'importants courants de circulation de véhicules routiers.

Cette importante question est à l'étude. En attendant la décision, les dépenses ont été prévues aux tableaux ci-annexés.

29. Etablissement, dans le pertuis Est de la Jonction, des points d'arrêt « Congrès » et « Chapelle ».

Ce pertuis sera réservé au prolongement, vers la gare du Midi et au delà, du chemin de fer électrique de Bruxelles-Anvers. Les deux voies de ce pertuis

Voor het aanleggen van de straatwegen die de bestaande al te bochtige en te enge tracés moeten vervangen, kon het tracé der straten niet worden vereenzelvigd met dat der tunnel, wegens de verschillende noodwendigheden van het stads- en spoorwegverkeer en de verplichting rekening te houden met de aansluitingen aan belendende straten van het tracégebied of door hetzelfde aangedaan.

De urbanisatiekwestie is van bijzonder kieschen aard en heeft tot talrijke besprekingen aanleiding gegeven; binnen het kader der oude agglomeraties, met enge straten waar het verkeer ieder jaar moeilijker werd, komen de werken tot verbredening en recht-trekking bijzonder duur te staan. De gemeentebesturen hebben, op dit oogenblik, de noodige financiële middelen niet om den toestand radikaal te verhelpen; en het is normaal dat zij gebruik maken van sloopingen door openbare werken veroorzaakt, om de noodwendigheden van de toekomst te voorzien.

Het is in die voorwaarden dat het problema werd gesteld van de aansluiting van den grooten nieuwen straatweg voorzien binnen het gebied der Verbinding, nagenoeg het tracé volgende van de oude Kapellestraat, Goudstraat, Keizerstraat, Keizerinstraat, Bergstraat, Berlaimontstraat en Pachecostraat-Kruidtuinlaan, na de nieuwe straten van Sint-Joost-ten-Noode en leidende naar het verplaatst en herbouwd Noordstation, door een wegtunnel zijdelings van die der Verbinding en doorgaande onder den Kruidtuin en de laan.

Die tunnel zou een gemakkelijken toegang tot het Noordstation geven en tegemoet komen aan de voor de toekomst dreigende belemmering van het kruispunt beneden de Kruidtuinlaan, de Nieuwstraat, de Rogierplaats, de Ginestestraat. Het zou een groot gemak geven voor het verkeer tusschen de Zuid-Westelijke wijken van de Stad en de Haven, de Groendreef, Schaerbeek en de Eeuwfeestwijk.

Die wegtunnel zou op economische wijze kunnen gebouwd worden samen met de ondergrondse verbinding; later zou zij veel duurder te staan komen.

Wij meenen er te moeten aan toevoegen dat, in al de groote agglomeraties in het Buitenland, de Openbare Machten niet aarzelen groote offers te brengen om, door ondergrondse inrichtingen — op de meest belemmerde plaatsen, het oversteken van aanzienlijke verkeerstroeringen van allerhande vervoermiddelen af te schaffen.

Deze belangrijke kwestie is ter studie. In afwachting van de beslissing, zijn de uitgaven voorzien in de bijgaande tabellen.

29. Het aanbrengen, in den Oostenlijken koker der Verbinding, van de stopplaatsen « Congres » en « Kapelle ».

Die koker zal worden voorbehouden aan de verlen-ging, naar het Zuidstation en verder, van den electri-schen spoorweg Brussel-Antwerpen. Beide sporen

formeront une véritable ligne de Métropolitain desservant la grande banlieue. (Rappelons qu'à partir du changement d'horaires d'octobre 1939, des trains omnibus seront intercalés entre les directs Bruxelles-Anvers.)

L'Office a estimé utile de prévoir un point d'arrêt supplémentaire dans les intervalles Nord-gare Centrale et gare Centrale-Midi, dans des quartiers à population très dense, de façon à permettre aux usagers du railway de se rapprocher, dans toute la mesure du possible, de leur destination ou du lieu de leurs occupations.

L'élargissement du pertuis Est a sa répercussion sur le coût des travaux et les expropriations. Mais la dépense correspondante trouvera une compensation dans les recettes du trafic et une certaine plus-value des excédents de terrains voisins des points d'arrêt.

L'établissement de ces points d'arrêt avait été envisagé, dès avant 1914, par l'ancienne administration des chemins de fer, mais les événements de 1914-1918 empêchèrent de prendre une décision définitive et de modifier les plans d'expropriation de l'époque.

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

Les murs de soutènement et les ponts de cette section ont été exécutés, en partie, avant août 1914 et sont restés inachevés.

Depuis 1914, par suite des progrès de la technique et des besoins croissants du trafic de l'avenir, les charges réglementaires d'épreuves à prévoir dans les calculs ont été sensiblement aggravées.

Les vérifications faites avant de procéder à l'achèvement de ces ouvrages ont montré l'opportunité de travaux de renforcement et de consolidation. Les tabliers métalliques ont souffert des intempéries pendant la longue période qui s'est écoulée depuis leur mise en place.

D'autre part, le maintien des façades du viaduc de la place de la Constitution avait été prévu. Il a été jugé ultérieurement que son aspect ne correspondait pas aux exigences de l'architecture moderne et aurait montré une opposition flagrante avec les nouveaux bâtiments et murs de soutènement de la gare de Bruxelles-Midi. Le tracé des voies du faisceau reliant la Jonction aux quais de la gare, remanié par la S.N.C.F.B., imposait la reconstruction de l'élévation Ouest du viaduc.

La transformation de ce viaduc a été comprise dans le programme du concours d'architecture de Bruxelles-Midi. Les frais supplémentaires résultant de ces modifications sont largement justifiés.

31. Concours d'architecture.

Les architectes des gares du Nord et Centrale ayant été désignés avant 1914, l'Office s'est trouvé dans

van dien koker zullen een ware metrolijn vormen, die de voorsteden zal bedienen. (Men herinnere zich dat van af de verandering der uurregeling van October 1939, omnibustreinen worden ingeschakeld, tusschen de doorgaande Brussel-Antwerpen.)

Het Bureau heeft nuttig geoordeeld een bijkomende stopplaats te voorzien, binnen de ruimte Noord-Centraal Station en Zuid, in zeer dicht bevolkte wijken, zoodanig aan de gebruikers van den spoorweg toe te laten zooveel mogelijk het punt van hun bestemming of de plaats van hun bezigheden te benaderen.

De verbreding van den Oostenlijken koker heeft weerslag op de kosten der werken en der onteigeningen. Doch de overeenstemmende uitgaaf zal worden vergoed door de ontvangsten van het vervoer en een zekere meerwaarde van de nabij de stopplaatsen gelegen terreinoverschotten.

Het inrichten van die stopplaatsen was reeds van vóór 1914 voorzien door het voormalig Bestuur der Spoorwegen, doch de gebeurtenissen van 1914-1918 lieten niet toe een definitieve beslissing te nemen en de toenmalige onteigeningsplannen te wijzigen.

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

De steunmuren en de bruggen van deze sectie werden, gedeeltelijk, vóór Augustus 1914, gebouwd en bleven onvoltooid.

Sedert 1914, ten gevolge van de vooruitgangen der techniek en van de stijgende behoeften van het verkeer in de toekomst, zijn de in de berekening te voorzien reglementaire proefladingen sindsdien aanmerkelijk verhoogd.

De gedane vaststellingen, alvorens tot de voltooiing van de werken over te gaan, hebben de wenschelijkheid bewezen van verzwaringen en van versterkingen. De metalen vloeren hebben de weerinvloeden ondergaan, tijdens de lange periode die, sedert ze zijn gebouwd, is verlopen.

Anderzijds, werd voorzien de voorgevels van het viaduct der Grondwetplaats te behouden. Later, werd geoordeeld dat hun bouwkundig uitzicht niet meer beantwoordde aan de eischen van de moderne esthetiek en scherp zou afsteken tegen de nieuwe gebouwen en steunmuren van het Zuidstation. Het tracé der sporen, van den bundel tusschen de Verbinding en het perron van het station, zooals ze worden herlegd door de N.M.B.S., noopte tot herbouwing van de Westelijke verhevenheid van het viaduct.

De ombouwing van dit viaduct was begrepen in het programma van den bouwkundigen wedstrijd van Brussel-Zuid. De kosten wegens die nieuwe wijzigingen zijn ruimschoots gebillijkt.

31. Bouwkundige wedstrijden.

De architecten van Noord- en Centrale Stations werden vóór 1914 aangewezen. Het Bureau zag zich ver-

l'obligation de respecter les engagements pris. Mais il a décidé d'organiser un concours, en deux épreuves, pour l'architecture et l'urbanisme de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi et de ses abords.

Ces deux épreuves ont donné des résultats intéressants à cause de l'importance des primes attribuées par le Jury. Les projets ont été exposés publiquement. La dépense totale a été d'environ 450,000 fr.

32. Relèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

Les travaux de relèvement et de remaniement de ces gares, depuis les abords du Pont Teichmann (Schaerbeek), pour le Nord, et de la gare de Forest-Midi, pour le Midi, ont été prévus dès l'origine.

Mais des modifications ont été apportées à ces projets, lors des études définitives et du passage à l'exécution, modifications imposées en quelque sorte par le développement, depuis 1914, jusqu'à l'heure actuelle, et celui à prévoir pour l'avenir, tant de la circulation urbaine que du mouvement des trains et de l'amélioration apportée aux modes de traction et au régime d'exploitation du réseau.

C'est ainsi qu'une remise à automotrices a dû être prévue à Bruxelles-Midi, avec installations accessoires.

Lors de l'élaboration des plans définitifs de la gare du Midi, un passage carrossable pour autos et taxis a été prévu à proximité du grand couloir pour voyageurs, et parallèlement à celui-ci, de façon à faciliter l'accès aux quais pour les voyageurs arrivant en auto ou en taxi, et inversement pour le départ.

A Bruxelles-Nord, il a été jugé indispensable, en présence de l'intensification du service électrique Bruxelles-Anvers, de prévoir la construction d'un pont-tube évitant la traversée à niveau de ces dernières voies par la ligne de Namur vers Bruxelles-Nord; un autre pont-tube a été rendu nécessaire pour le maintien de la voie de raccordement direct Quartier-Léopold-Laeken, pour l'exploitation du réseau et les besoins de la Défense Nationale.

Au passage à niveau ayant existé autrefois rue des Palais et remplacé temporairement par une passerelle pour piétons, devait être substitué un pont sous voies au droit de la rue du Pavillon; ce pont devait également livrer passage à la rue des Palais déviée. Cet emplacement était imposé par des raisons techniques; la circulation des véhicules et tramways de l'avenue de la Reine devait être détournée sous cet ouvrage pendant la reconstruction du passage supérieur de cette avenue.

La commune de Schaerbeek, d'une part, et la ville de Bruxelles, d'autre part, ont insisté très vivement

pllicht de aangegane verbintenissen te eerbiedigen. Het heeft echter beslist een wedstrijd uit te schrijven, in twee proeven, voor de architectuur en de urbanisatie van het nieuwe station Brussel-Zuid en diens onmiddellijke omgeving.

Beide proeven hebben belangwekkende uitslagen opgeleverd, wegens de aanzienlijkheid van de door de Jury toegekende premiën. De ontwerpen zijn publiek tentoongesteld geworden. De gezamenlijke uitgave bedroeg ongeveer 450,000 frank.

32. Hoogerleggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

De werken tot hoogerleggen en omwerken van die stations, van af de Brug Teichman-Schaarbeek voor het Noordstation en het station Vorst-Zuid voor het Zuidstation, werden van den beginne af aan voorzien.

Bij gelegenheid van de definitieve studies en het overgaan tot de uitvoering, werden aan die ontwerpen wijzigingen toegebracht, die eenigszins waren opgedrongen door de genomen uitbreiding, sedert 1914 tot op heden, en nog te voorzien voor de toekomst, zoowel van het stadsverkeer als van de spoorwegbeweging en ook van de verbetering toegebracht aan de wijze van tractie en aan het regime van de exploitatie van het net.

Alzoo, diende een automotrice-stelplaats te worden voorzien, te Brussel-Zuid, met de bijhorende inrichtingen.

Toen de definitieve plans van het Zuidstation werden opgemaakt, werd een rijdoorgang voor autos en taxis voorzien, in de nabijheid van de groote uitgang voor reizigers en gelijklopende daarmede derwijze den toegang te vergemakkelijken naar de perrons voor de reizigers die in auto of in taxi aankomen, en het tegenovergestelde, voor het vertrek.

Ten aanzien van het versterken van den electischen dienst Brussel-Antwerpen, moest er, te Brussel-Noord, den bouw worden voorzien van een buis-brug, ten einde het oversteken te vermijden van die sporen door de lijn Namen-Brussel-Noord. Een andere buis-brug werd noodzakelijk gemaakt door het handhaven van het rechtstreeksche Verbindingsspoor Leopoldswijk-Laken, voor de exploitatie van het net en de behoeften der Landsverdediging.

De overweg die vroeger bestond in de Paleizenstraat en voorloopig werd vervangen door een overloop voor voetgangers, moet vervangen worden door een onder spoor liggende brug, tegenover de Paviljoenstraat; die brug moet insgelijks doorgang verleen aan de omgelegde Paleizenstraat. Die ligging moest om technische redenen gekozen worden; het verkeer der voertuigen en trams van de Koninginne-laan diende, gedurende het herbouwen van de overbrugging van deze laan, onder dit werk te worden omgeleid.

De gemeente Schaarbeek, eenerzijds, en de stad Brussel, anderzijds, hebben er sterk op aangedrongen

pour que la continuité de la rue des Palais soit assurée, vu l'importance de cette artère. L'Office, d'accord avec le Ministre des Transports, a consenti en 1935 à prévoir la construction d'un pont supplémentaire dans l'alignement de la rue des Palais; il a décidé également un élargissement à 15 mètres du passage inférieur prévu à l'avenue Rogier.

La nécessité de dégager la future gare du Nord et de régler rationnellement la circulation des tramways et automobiles aux abords de la gare, tout en facilitant les accès à la gare, a conduit à prévoir la construction d'un passage inférieur supplémentaire dans le prolongement de la rue de Kwatrecht.

33. Autres améliorations apportées au projet.

Les études définitives ont conduit à diverses améliorations de tracé, de nature à faciliter l'exploitation ou réduire les frais d'entretien; le rayon des courbes a été augmenté, surtout dans la station Nord en viaduc et à la Halte Centrale; une courbe et une contrecourbe ont été supprimées entre la rue des Brigittines et la rue de l'Hôpital; des caniveaux pour canalisations diverses de services publics ont été prévus sous les trottoirs des rues nouvelle; l'égout collecteur a été isolé du restant du tunnel; à la sortie du tunnel, des chutes successives ont été établies pour le raccord du profil avec celui des rues sous viaduc, etc.

Ensuite de négociations avec la ville de Bruxelles, l'Office a dû prendre à sa charge le prolongement de l'égout collecteur jusqu'à son débouché dans la Senne, par la rue des Tanneurs et le boulevard du Midi; le dispositif de drainage des eaux a été sensiblement amélioré, de façon à permettre de régler le niveau de la nappe souterraine à son niveau primitif sous les quartiers du haut de la ville, et éviter tout abaissement ou relèvement permanent qui eut pu entraîner des dommages ultérieurs à des constructions voisines ou même éloignées du tunnel (pour détails, voir rapport annuel, Doc. n° 32, session 1937-1938, Chambre, p. 37).

Ce dispositif de galerie de contrôle de drainage dans le piédroit Est du tunnel a été prévu sur toute sa longueur.

34. Bâtiment de la Halte Centrale.

La servitude de hauteur imposée permet de prévoir la construction de quatre étages, au-dessus du niveau du rez-de-chaussée, côté Cantersteen.

Ce bâtiment occupe le terrain, en forme de triangle isocèle tronqué, compris entre les rues Cantersteen

dat de continuité van de Paleizenstraat zou verzekerd blijven, gezien de belangrijkheid van dien verkeersweg. In overeenstemming met het Ministerie van Verkeerswezen, heeft het Bureau er in toegestemd, in 1935, het bouwen te voorzien van een hulpbrug, binnen het wegvak van de Paleizenstraat; het heeft insgelijks beslist de wegbrug, onder de Rogierlaan voorzien, tot op 15 meter te verbreden.

De noodzakelijkheid om het toekomstig Noordstation een ruimer uitzicht te bezorgen en het tramverkeer en dat der autos, in de omgeving van het station meer redematig te kunnen regelen, zonder den toegang tot het station in het minst te kort te doen, heeft er toe geleid den bouw te voorzien van een bijkomende wegbrug, in de verlenging van de Kwatrechtstraat.

33. Andere verbeteringen aan het ontwerp gebracht.

De definitieve studies hebben geleid tot onderscheidene verbeteringen van het tracé, van dien aard dat zij de exploitatie vergemakkelijken of de onderhoudskosten verminderen; de straal der bochten werd vergroot, vooral in het Noordstation, in het viaduct en in de Centrale Halte; een bocht en een tegenbocht werden afgeschaft tusschen de Brigittinenstraat en de Gasthuisstraat; kanalen voor onderscheidene leidingen van openbare diensten werden voorzien onder de trottoirs der nieuwe straten; het moerriool werd van het overige der tunnel afgezonderd; bij den uitgang der tunnel, werden opeenvolgende afschotten voorzien voor de aansluiting van het profiel met dat der onder viaduct liggende straten, enz.

Ingevolge onderhandelingen met de stad Brussel, heeft het Bureau te zijnen laste moeten nemen de verlenging van het moerriool tot zijn uitmonding in de Zenne, langs de Huidevettersstraat en de Zuidlaan; de waterdraineerinrichting is merkkelijk verbeterd geworden, zoodat het niveau kan geregeld worden van het grondwater op zijn aanvankelijk niveau onder de wijken van de hoge Stad, en elke bestendige verlaging of verhooging te vermijden, die latere beschadigingen aan belendende gebouwen of zelfs verwijderde gebouwen, ten opzichte van de tunnel, had kunnen ten gevolge hebben (voor meer bijzonderheden, zie jaarverslag, Stuk n° 32, zittingsjaar 1937-1938, Kamer, bladz. 37).

Deze inrichting van controlegalerij van draineering, in den Oostelijken rechtstandsmuur der tunnel, werd over gansch hare lengte voorzien.

34. Gebouw van de Centrale Halte.

De erfdiensbaarheid van verbod om hooger te bouwen laat toe het bouwen te voorzien van vier verdiepingen, boven het niveau gelijkvloers, van de zijde Cantersteen.

Dit gebouw beslaat het driehoekig terrein gelegen tusschen de straten Cantersteen en Keizerin, de Put-

et de l'Impératrice, la Putterie et le carrefour elliptique à la Jonction de ces deux dernières rues. Les nécessités de l'exploitation du chemin de fer se limitent à une partie du rez-de-chaussée et de l'étage en sous-sol, compris entre le rez-de-chaussée et le tunnel.

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, le service du Tourisme. Une superficie de plus de 5,000 m² reste disponible pour les services publics ou pour location à des particuliers. Au rez-de-chaussée, à front des rues, seront aménagés plusieurs magasins ou café-restaurants, à offrir en location avec entre-sol, de même qu'un bureau de Postes rue de l'Impératrice, communiquant avec la rue Cantersteen et la salle des pas-perdus de la gare.

Nous avons donné des renseignements à ce sujet dans les rapports annuels aux Chambres des années 1937 (§ 25, p. 25) et 1938 (§ 19, p. 17).

Les plans des parties d'étage concernant les services publics, ont été dressés par l'architecte baron Horta, qui s'est mis en rapport avec les délégués désignés par les chefs de départements ministériels respectifs, qui ont soumis les programmes à réaliser. Ils ont été transmis récemment aux Ministres des Affaires Etrangères, des Affaires Economiques, des Colonies et des Communications.

Les dépenses correspondant à ces travaux devront être couvertes par des crédits à prévoir au Budget extraordinaire des Ministères ayant ces divers services dans leurs attributions, sommes dont devrait être crédité l'Office.

Il résulte des données remises par l'architecte que la répartition des dépenses serait la suivante :

Locaux occupés par le chemin de fer . . .	fr. 12,000,000
Office commercial	4,350,000
Office colonial	1,700,000
Tourisme	3,100,000
Postes	800,000
Locaux disponibles pour location à des personnes ou organismes privés	6,750,000
Maison de la Presse et Institut (école) du Journalisme	2,500,000
Total.	fr. 31,200,000

y compris parachevement, chauffage, peinture, aménagement des locaux d'entresol (hall de sortie). — Estimation de mars 1939.

Ces dépenses sont productives; le Tourisme, dont les services se trouvent aménagés dans des locaux insuffisants, supporte actuellement environ 190,000 francs de frais de location annuels; pour une installation moderne, beaucoup plus spacieuse, plus con-

terij en het elliptisch kruispunt bij de Verbinding van beide laatst genoemde straten. De noodwendigheden van de spoorwegexploitatie beperken zich tot een gedeelte gelijkvloers en op de verdieping in ondergrond, begrepen tusschen de straathoogte en de tunnel.

In overeenkomst met de Regeering, werd beslist het gebouw van lokalen te voorzien die beantwoorden aan al de vereischten van den vooruitgang, ter beschikking van het Staatsbureel voor Handelszaken, het Koloniaal Bureau, de diensten van het Toerisme. Een oppervlakte van meer dan 5,000 m² blijft beschikbaar voor de openbare diensten of voor verhuring aan particulieren. Gelijkvloers langs de straten, zullen verscheidene magazijnen of café-restaurants worden ingericht, die te huur worden aangeboden, met tusschenverdieping, zoomede een Postkantoor, Keizerinstraat, in verbinding met de Cantersteen en met de voorhal van het station.

Daaromtrent hebben wij inlichtingen verstrekt, in de jaarverslagen aan de Kamers, over de jaren 1937 (§ 25, bladz. 25) en 1938 (§ 19, bladz. 17).

De plans van de gedeelten van verdiepingen betreffende de openbare diensten, werden opgemaakt door architect baron Horta, die zich in betrekking heeft gesteld met de afgevaardigden aangewezen door de hoofden van ministerieele departementen, welke de uit te werken programma's hebben onderworpen. Ze werden, onlangs, overgemaakt aan de Ministers van Buitenlandsche Zaken, van Economische Zaken, van Koloniën en van Verkeerswezen.

De uitgaven voor die werken zullen moeten gedekt worden door kredieten te voorzien op de buitengewone begrooting van de Ministeries welke die onderscheidene diensten onder zich hebben, voor welke bedragen het Bureau dient te worden gecrediteerd.

Uit de gegevens door den architect voorgelegd, blijkt dat de verdeeling van de uitgaven als volgt zou zijn :

Lokalen door de spoorwegen ingenomen . . .	fr. 12,000,000
Staatsbureel voor handelszaken	4,350,000
Koloniaal Bureau	1,700,000
Toerisme	3,100,000
Posten	800,000
Lokalen beschikbaar om te worden verhuurd aan private personen of organismen	6,750,000
Huis van de Pers en Instituut voor Journalisme	2,500,000

Totaal. fr. 31,200,000

inbegrepen laatste voltooiingswerken, verwarming, schildering, inrichting van de lokalen van de tusschenverdieping (uitgangshal). — Raming van Maart 1939.

Die uitgaven zijn productief; het Toerisme, wiens diensten in ontoereikende plaatsen zijn opeengepakt, draagt thans ongeveer 190,000 frank onkosten voor jaarlijksche huur; voor een moderne installatie, veel ruimer, met meer comfort en meer efficiëntie,

fortable et plus efficiente, la capitalisation de la dépense est de plus de 6 %. Les superficies disponibles pour location privée seront d'un rapport bien supérieur.

En ce qui concerne la Maison de la Presse, rappelons qu'en 1928 celle-ci a été autorisée par le Gouvernement à s'installer temporairement, à titre gratuit, et sous condition de supporter les frais d'installation et d'entretien, dans un vaste immeuble situé rue du Marquis, exproprié en vue de l'exécution de la Jonction. Cet immeuble devra être démoli en 1941.

Rappelons que la Maison de la Presse a été dotée, par la loi domaniale de 1932, à titre gratuit, d'un terrain de 500 m² à choisir dans les terrains expropriés pour la Jonction afin de permettre à cet organisme de construire un local.

A cette époque, l'exécution de la Jonction était encore mise en doute. Dans les conditions actuelles, le choix d'un terrain de cette étendue serait difficile; d'accord avec les dirigeants de la Maison de la Presse, celle-ci renoncerait à la cession du terrain et recevrait en compensation la jouissance de locaux aux troisième et quatrième étages du bâtiment de la Halte Centrale, à l'angle de la rue Cantersteen et de la Putterie.

L'installation — qui comprendrait en même temps l'Institut pour journalistes — serait spacieuse et comprendrait les locaux nécessaires aux divers services de la Presse. La participation dans la dépense a été évaluée ci-avant à 2.500.000 francs, valeur supérieure à celle du terrain de 500 m². D'une part, la Maison de la Presse est exonérée de l'obligation de constituer le capital nécessaire à une construction isolée; d'autre part, l'Etat resterait propriétaire des locaux dont la Maison de la Presse aurait la jouissance.

Le Gouvernement a été saisi de la question. Il lui appartiendra de décider si, à l'instar de ce qui a été fait dans d'autres pays, l'Etat peut faire acte de libéralité en faveur de la Corporation des Journalistes, ou si et dans quelle mesure la superficie des locaux doit être réduite; la surface des locaux à louer en serait accrue. Si les dirigeants de la Maison de la Presse désiraient maintenir les dispositions arrêtées d'accord avec l'architecte, une certaine indemnité annuelle pourrait leur être demandée à titre de loyer pour la partie du capital à engager dépassant la valeur du terrain concédé à titre gratuit.

35. Frais généraux.

Contrairement à la pratique suivie par l'Etat en matière de travaux publics, les frais généraux ont été imputés à charge du Fonds spécial, et jusqu'à

bedraagt de kapitalisatie van de uitgave meer dan 6 t. h. De beschikbare ruimten voor verhuring aan private personen, zullen veel meer opbrengen.

Wat het Huis van de Pers betreft, willen wij er aan herinneren, dat dit, in 1928, door de Regeering de toelating verkreeg om zich, voorloopig, ten kosteloozen titel, en onder de voorwaarde van de inrichtings- en de onderhoudskosten te dragen, te vestigen in een ruim gebouw gelegen Markiesstraat, dat werd onteigend met het oog op de Verbinding en dat, in 1941, zal dienen gesloopt te worden.

Herinneren wij nog aan, dat het Huis van de Pers, door de domaniale wet van 1932, werd begiftigd, ten kosteloozen titel, met een terrein groot 500 m², te kiezen in de voor de Verbinding onteigende gronden, ten einde dit organisme toe te laten een lokaal te bouwen.

Op dit oogenblik, was de uitvoering van de Verbinding nog twijfelachtig. In de huidige omstandigheden, ware de keus van een terrein van zulke uitgestrektheid bezwaarlijk; in overeenkomst met de leidende personaliteiten van het Huis van de Pers, zou dit laatste afzien van den terreinafstand en, in vergelding, het genot bekomen van lokalen op de derde en vierde verdieping van het gebouw der Centrale Halte, op den hoek van Cantersteen en Putterij.

De installatie die, terzelfder tijd, het Instituut voor journalistiek zou omvatten, zal ruim zijn en de lokalen bezitten welke noodig zijn voor de verschillende diensten der Pers. De deelneming in de uitgaven werd vroeger geraamd op 2.500.000 frank, hoogere waarde dan die van het terrein van 500 m². Eenerzijds, is het Huis van de Pers ontslagen van de verplichting het noodige kapitaal te vormen voor een afzonderlijk bouwwerk; anderzijds zou de Staat eigenaar blijven van de lokalen waarvan het Huis van de Pers het genot zou hebben.

De zaak is aanhangig bij de Regeering. Het behoort haar te beslissen of, zooals in andere landen geschiedt, het den Staat toegelaten is zich vrijgevig te toonen jegens de Corporatie der Journalisten, of indien en in welke mate de oppervlakte van de lokalen moet worden verminderd; de oppervlakte van de te verhuren lokalen zou daardoor zijn vergroot. Indien de leiders van het Huis van de Pers zouden wenschen de schikkingen te handhaven, in overeenkomst met den architect vastgesteld, kan hun een zekere jaarlijksche vergoeding worden gevraagd, als huurprijs voor het gedeelte van het aan te wenden kapitaal, dat meer bedraagt dan de waarde van het ten kosteloozen titel afgestaan terrein.

35. Algemeene onkosten.

In strijd met de praktijk die door den Staat in zaken van openbare werken wordt gevolgd, werden de algemeene onkosten aangerekend ten laste van

achèvement complet, seront imputés sur les crédits mis à la disposition de l'Office.

Ces frais généraux comprennent l'occupation des bureaux de l'O.N.J. installés dans des immeubles expropriés pour la Jonction, les frais d'aménagement, les traitements et salaires du personnel, le remboursement, aux administrations, du traitement des fonctionnaires détachés à l'Office, indemnités, déplacements, frais judiciaires, etc., l'entretien des locaux, éclairage, chauffage. Le montant des frais généraux comprend aussi une partie évaluée aux trois quarts des dépenses de loyer de locaux et de personnel de la S.N.C.F.B. s'occupant des études et travaux de relèvement des gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi.

Ces frais généraux et dépenses diverses se sont élevés jusqu'à fin septembre 1939 :

1935	fr.	243,595 19
1936		1,122,493 11
1937		2,822,802 33 ⁽¹⁾
1938		1,946,750 29
1939 (neuf mois)		1,436,656 78
Total. . fr.		7,572,297 70

36. Expropriations.

Les études définitives ont montré que les plans suivant lesquels avaient été pris, avant 1914, les arrêtés royaux décrétant l'utilité publique, avaient prévu une zone d'expropriation de largeur insuffisante, ainsi que, exception faite pour le quartier de la Putterie et rue de l'Empereur, le maintien des étroites rues et impasses d'autrefois. Même s'il n'eut été apporté aucune amélioration au tracé de la Jonction, ni à la voirie, l'expérience des travaux en cours a montré que l'exécution aurait entraîné des accidents graves et fréquents aux immeubles voisins du tracé, d'autant plus qu'ils étaient, en très grande majorité, fort anciens, aucun d'eux ne présentant un intérêt archéologique digne d'être cité. Aucun emplacement convenable n'avait été prévu pour les chantiers.

D'autre part, la disparition d'archives, pendant la période 1914-1918, a fait constater récemment que certaines acquisitions d'immeubles renseignées aux plans comme ayant été faites avant 1914, n'avaient pas été faites en réalité.

La question de l'aménagement du quartier Saint-Josse-ten-Noode traversé par la section en viaduc

⁽¹⁾ Y compris part des frais généraux de la S.N.C.F.B. relatifs aux gares (années 1935-1936).

een Speciaal Fonds, en zullen, tot volledige voltooiing, worden aangerekend op de kredieten ter beschikking van het Bureau gesteld.

Die algemeene onkosten omvatten : het betrekken van de burelen van het N.B.V. ingericht in voor de Verbinding onteigende gebouwen, de kosten van geschiktmaking, de jaarwedden en loonen van het personeel, de terugbetaling aan de besturen van de wedden der aan het Bureau gedetacheerde beambten, vergoedingen, verplaatsingskosten, gerechtskosten, enz.; het onderhoud van de lokalen, verlichting, verwarming. Het bedrag der algemeene onkosten omvat insgelijks een gedeelte geschat op 3/4 van de uitgaven voor huur en voor personeel van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen, welke zich bezig houden met de studies en werken tot hoogerleggen van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

Die algemeene onkosten en onderscheidene uitgaven, beliepen, op einde September 1939 :

1935	fr.	243,595 19
1936		1,122,493 11
1937		2,822,802 33 ⁽¹⁾
1938		1,946,750 29
1939 (negen maanden)		1,436,656 78
Totaal. . fr.		7,572,297 70

36. Onteigeningen.

Uit de definitieve studies is gebleken dat de plans volgens dewelke, vóór 1914, de Koninklijke besluiten werden genomen tot verordening van openbaar nut, een onteigeningsgebied hadden voorzien van ongevoegzame breedte, alsmede, — ter uitzondering voor de Putterijwijk en de Keizerstraat, — het behoud van de vroegere enge en blinde straten.

Zelfs indien het geen de minste verbetering had gebracht aan het tracé der Verbinding, noch aan de straatwegen, heeft de ondervinding van de in gang zijnde werken aangetoond dat de uitvoering zware en herhaalde ongevallen zou hebben veroorzaakt aan de belendende gebouwen van het tracé, des te meer daar zij, grootendeels, zeer oud waren, waarbij geen er van eenige oudheidkundige belangstelling kon verwekken. Voor die werkplaatsen was geen behoorlijke ligging voorzien geworden.

Anderzijds, het verloren geraken van archiefstukken, gedurende de oorlogsperiode 1914-1918, heeft onlangs doen vaststellen dat zekere aankopen van onroerende goederen, op de plans aangegeven als vóór 1914 gedaan zijnde, dit in werkelijkheid niet waren.

De kwestie van de geschiktmaking van de wijk Sint-Joost-ten-Noode, waarover de sectie viaduct Noord

⁽¹⁾ Inbegrepen de algemeene kosten die het aandeel uitmaken van de N.M.B.S., betreffende de stations (jaren 1935-1936).

Nord, où plusieurs rues sont supprimées ou remplacées par d'autres et les négociations entamées entre l'Administration des Chemins de fer et les Autorités communales en 1914 furent interrompues par la guerre.

Le nouveau plan élaboré donne satisfaction à la commune et constitue une urbanisation du quartier, avec accès monumental, du côté de la rue Saint-Lazare, au Jardin botanique, accès actuellement inexistant.

Les sacrifices faits par l'Office seront compensés, en grande partie, par la revente des excédents de terrains; la plupart des acquisitions ont pu se faire dans des conditions avantageuses.

Nos rapports annuels de 1937 (chap. III, p. 28 du Doc. n° 32, Chambre) et 1938 (p. 22, § 24, Doc. n° 19, Chambre) donnent des renseignements à ce sujet.

37. Coût total de la Jonction et des gares.

Les tableaux annexes I à V auxquels nous avons fait allusion au § 15 ci-avant, se résument comme suit :

Dépenses au 31 décembre 1938.	fr. 144 millions.
» en 1939	196 »
» » 1940	261 »
» » 1941	186 »
» » 1942	84 »
» » 1943	22 »

Total. . . fr. 893 millions.

Ce chiffre a été établi en juin 1939, à une époque où le trouble apporté par les événements internationaux dans la situation économique n'était pas prévu. Les dernières adjudications importantes avaient donné des résultats très favorables, inférieurs aux prévisions, d'au moins 10 %, de sorte que l'Office avait pu légitimement caresser l'espoir de voir le total définitif être bien inférieur au total de 893 millions.

En réalité, ce total comprend des dépenses qui ne peuvent être imputées à la Jonction, et dont l'Office devra être crédité ultérieurement. Une estimation fait l'objet du § 39 ci-après et le montant rectifié en conséquence.

Il n'est plus possible de baser un pronostic avec un coefficient raisonnable, vu l'incertitude créée par la guerre entre les pays qui entourent la Belgique. Mais jusque vers la fin août 1939, il était permis de prévoir que le programme serait réalisé, que le total resterait inférieur au chiffre cité ci-avant, et la Jonction mise en service dans la seconde moitié de 1942.

Bien que, comme il est dit au § 15 ci-avant, le Gouvernement s'est vu conduit à réduire à 170 mil-

loopt en waar verscheidene straten werden afgeschaft of door andere vervangen, werden de onderhandelingen, tusschen het Spoorwegbestuur en de Gemeentelijke Overheid, in 1914, door den oorlog onderbroken.

Het nieuw ontworpen plan geeft voldoening aan de gemeente en is tevens een urbanisatie van de wijk, met monumentalen toegang, aan de zijde van de Sint-Lazarussraat, tot den Kruidtuin, welke toegang thans niet bestaat.

De offers welke het Bureau brengt, zullen, in grooten deele, worden vergoed door den wederverkoop van de terreinoverschotten; de meeste van de aankopen konden in voordeelige voorwaarden geschieden.

In onze verslagen over 1937 (Hoofdst. III, blz. 28, van Stuk n° 32, Kamer) en 1938 (blz. 24, n° 24, Stuk n° 19, Kamer) vindt men inlichtingen dienaangaande.

37. Gezamenlijke kosten van de Verbinding en de stations.

De aanhangende tabellen I tot V, waarvan wij hebben gewag gemaakt in § 15 hiervoren, kunnen als volgt worden samengevat :

Uitgaven op 31 December 1938	fr. 144 miljoen.
» in 1939	196 »
» » 1940	261 »
» » 1941	186 »
» » 1942	84 »
» » 1943	22 »

Totaal. . . fr. 893 miljoen.

Dit cijfer werd vastgesteld in Juni 1939, op een oogenblik dat de internationale verwickelingen in den economischen toestand nog niet waren voorzien. De jongste belangrijke aanbestedingen hadden zeer gunstige resultaten opgeleverd, lager dan de voorzieningen met minstens 10 t. h., zoodat het Bureau gerechtigd was te hopen dat het definitief totaal veel lager dan het totaal van 893 miljoen zou komen.

In werkelijkheid, omvat dit totaal uitgaven die op de verbinding niet kunnen aangerekend worden en waarvan het Bureau later zal moeten gecrediteerd worden. Paragraaf 39 hierna houdt een raming en het dienvolgens verbeterd bedrag.

Het is niet meer mogelijk een pronostic te gronden met een redelijken coëfficiënt, gezien de onzekerheid door den oorlog ontstaan tusschen de landen die België omringen. Doch tot nagenoeg einde Augustus 1939, kon men voorzien dat het programma zou uitgevoerd zijn geworden, dat het totaal lager zou blijven dan vorenvermeld cijfer, en de Verbinding in dienst gesteld, binnen de tweede helft van 1942.

Hoewel, zooals is gezegd in § 15 hiervoren, de Regeering er toe genoopt is geworden op 170 mil-

lions le crédit inscrit au Budget extraordinaire de 1940, cette diminution peut être compensée par une activité plus grande en 1941 et 1942, et les délais respectés. Les tableaux annexes Ibis à Vbis répondent à cette possibilité.

38. Situation du Fonds spécial créé par la loi du 11 juillet 1935.

Les crédits accordés à charge du Fonds spécial sont les suivants:

1935 (loi du 11 juillet 1935, art. 6) . . .	fr.	30 millions.
1936 Budget extraordinaire, article 130. . .	30	»
1937 " " " 143. . .	30	»
1938 " " " 160. . .	110	»
1939 " " " 113. . .	170	» ⁽¹⁾
Total. . .	fr.	370 millions.

Le programme révisé en juin 1939 pour l'année 1939, en admettant qu'il ait pu être réalisé au cours des derniers mois de 1939, aurait porté les dépenses depuis l'origine à 340 millions. Sur l'ensemble des crédits votés jusqu'en 1939, il serait donc resté, pour 1940, 370 millions — 340 millions = 30 millions disponibles. En y ajoutant les 170 millions (ceci dans l'hypothèse du vote du Budget extraordinaire de 1940) on aurait obtenu 200 millions pour l'année 1940.

D'autre part, si les circonstances actuelles font déjà apparaître l'impossibilité de réaliser le programme prévu pour 1939, il importe, afin d'éviter, dans la mesure du possible, un retard dans l'exécution finale de la Jonction, de ne pas rétrécir le programme prévu pour chaque année ultérieure, au contraire. Nous sommes ainsi amenés à maintenir intégralement le programme à réaliser pendant l'année 1940, et le programme des deux années ultérieures devra être élargi (voir § 37 ci-avant).

Nous disions plus haut que, si l'année 1939 avait été normale, les dépenses, depuis l'origine, auraient atteint, au 31 décembre 1939, le chiffre de 340 millions. Mais il n'en est pas ainsi; le tableau VII, donnant le compte provisoire de gestion de 1939 montre

⁽¹⁾ Une somme de 200 millions avait été inscrite au Budget, mais le Gouvernement fut amené à réduire ce crédit à 170 millions par voie d'amendement.

lioen het krediet te verminderen, dat ingeschreven was op de Buitengewone Begrooting 1940, kati die vermindering worden vergoed door een grotere werkzaamheid in 1941 en 1942 en mits inachtneming van de opgelegde termijnen. De tabellen Ibis tot Vbis, als bijlagen, antwoorden op die mogelijkheid.

38. Toestand van het Speciaal Fonds gesticht bij de wet van 11 Juli 1935.

De kredieten verleend ten laste van het Speciaal Fonds zijn de volgende :

1935 (wet van 11 Juli 1935, art. 6) . . .	fr.	30 miljoen.
1936 Buitengewone Begrooting, artikel 130. . .	30	»
1937 " " " 143. . .	30	»
1938 " " " 160. . .	110	»
1939 " " " 113. . .	170	» ⁽¹⁾
Totaal. . .	fr.	370 miljoen.

Het programma herzien in Juni 1939 voor het jaar 1939, aannemende dat het in den loop der laatste maanden van 1939 had kunnen uitgevoerd worden, zou de uitgaven, van den aanvang af, gebracht hebben op 340 miljoen. Op het geheel van de tot in 1939 gestemde kredieten, ware dus voor 1940, overgebleven : 370 miljoen — 340 miljoen = 30 miljoen beschikbaar. Wanneer men daaraan toevoegt de 170 miljoen (dit in de onderstelling van het aannemen der Buitengewone Begrooting voor 1940) hadde men voor 1940 bekomen 200 miljoen.

Anderzijds, zoo de huidige toestanden reeds de onmogelijkheid doen uitschijnen het voor 1939 voorziene programma te verwezenlijken, is het noodig, ten einde, in de mate van het mogelijke, een vertraging te vermijden bij de eindvoltooiing der Verbinding, het voor ieder later jaar voorzien programma niet in te krimpen, maar wel in tegendeel. Alzoo worden wij er toe gebracht het gedurende het jaar 1940 te verwezenlijken programma onverkort te handhaven en het programma der twee daaropvolgende jaren te verruimen (Zie § 37 hiervoren).

Hooger hebben wij gezegd dat, bijaldien het jaar 1939 normaal geweest ware, de uitgaven, van den aanvang af, op 31 December 1939, het cijfer van 340 miljoen zouden bereikt hebben. Dit is echter niet het geval; tabel VII, gevende de voorziene uit-

⁽¹⁾ Een som van 200 miljoen was op de Begrooting ingeschreven geworden, doch de Regeering werd genoopt dit krediet tot op 170 miljoen te verminderen, bij amendement.

que, pour les dépenses de cette année, 135 millions seront utilisés. D'où les calculs ci-après :

Crédits votés à fin 1939 sur le fonds de 400 millions	370 millions.
Dépensé jusqu'à 1938	144 millions.
Crédits utilisés en 1939.	135 »
	279 »
Restera donc, comme crédits déjà votés, et donc déjà disponibles au 1 ^{er} janvier 1940.	91 millions.
Crédit à inscrire au Budget extraordinaire 1940	170 » ⁽¹⁾

dont l'ensemble correspond à la somme de 261 millions nécessaire à l'exécution du programme projeté pour 1940.

Le Gouvernement avait, par une dépêche du Premier Ministre, n° 3005, en date du 19 juin 1939 au Ministre des Communications, Président de l'Office, autorisé le relèvement du plafond de 400 millions. Cette dépêche est reproduite ci-après :

Monsieur le Ministre (des Communications),

J'ai l'honneur de vous confirmer que le Conseil de Cabinet, en séance du 9 de ce mois, a marqué son accord pour le relèvement du plafond du Fonds destiné à la Jonction Nord-Midi.

*Pour le Premier Ministre,
Le Secrétaire du Conseil,*

M^{***}

Toutefois, la procédure qui consisterait à augmenter le Fonds spécial par une loi ne sera pas appliquée, mais chaque année et pour la première fois à l'occasion de 1940, un article spécial sera inscrit à la loi du Budget extraordinaire.

38. Estimation des sommes à récupérer par l'Office.

Ces sommes ont été liquidées par l'Office, jusqu'à présent. Elles concernent, soit des dépenses à charge d'autres administrations, ou des investissements productifs qu'il n'a pas été possible d'ajourner puisqu'ils doivent être exécutés simultanément avec les travaux ferroviaires proprement dits de la Jonction, ou encore des recettes opérées par l'Office ou l'Administration des Domaines — produit de location d'immeubles depuis la date d'expropriation, ou produit des démolitions. Ultérieurement, les produits de l'aliénation du domaine immobilier de l'Office devront également être déduits des dépenses.

⁽¹⁾ Ce crédit de 170 millions comprend 30 millions formant le solde du Fonds spécial de la loi de 1935.

gaven en inkomsten voor 1939, toont dat, voor de uitgaven van dit jaar, 135 miljoen zullen benuttigd worden. Vandaar de volgende berekeningen :

Kredieten gestemd einde 1939 op het Fonds van 400 miljoen	370 miljoen.
Uitgegeven tot in 1938	144 miljoen.
Kredieten benuttigd in 1939	135 »
	279 »
Blijft dus, als reeds gestemde kredieten en dus reeds beschikbaar op 1 Januari 1940.	91 miljoen.
Krediet in te schrijven op de Buitengewone Begroting 1940	170 » ⁽¹⁾

waarvan het geheel beantwoordt aan de som van 261 miljoen
noodig voor de uitvoering van het programma voor 1940 ontworpen.

Bij aanschrijven van den Eerste Minister, n° 3005, van 19 Juni 1939, aan den Minister van Verkeerswezen, Voorzitter van het Bureau, had de Regeering er in toegestemd het hoogte cijfer met 400 miljoen frank te verhoogen. Dit aanschrijven luidt als volgt :

Mijnheer de Minister (van Verkeerswezen),

Ik heb de eer U te bevestigen dat de Kabinetsraad, in vergadering van 9 dezer maand, zijn akkoord heeft verleend om het hoogtecijfer van het Fonds bestemd voor de Noord-Zuid-Verbinding, te verhoogen.

*Voor den Eerste-Minister,
De Secretaris van den Raad,*

M^{***}

Echter, zal de procedure er in bestaande het Speciaal Fonds bij een wet te verhoogen, niet worden toegepast; doch ieder jaar en voor het eerst in 1940, zal een bijzonder artikel in de wet, op de Buitengewone Begroting worden ingelascht.

39. Raming van de door het Bureau terug te winnen sommen.

Die sommen werden, tot nog toe, door het Bureau uitbetaald. Zij betreffen, hetzij uitgaven ten laste van andere besturen, of renderende beleggingen die het niet mogelijk was te verdagen, daar zij moeten uitgevoerd worden tegelijkertijd met de eigenlijke spoorwegwerken van de Verbinding — of nog ontvangsten gedaan door het Bureau of het Bestuur der Domeinen — huurgelden van gebouwen van sedert den datum van de onteigening, of opbrengst van afbreken. Later, zullen de opbrengsten van de vervreemding van het onroerend domein van het Bureau, insgelijks van de uitgaven dienen afgetrokken te worden.

⁽¹⁾ Dit krediet van 170 miljoen omvat 30 miljoen zijnde het saldo van het Speciaal Fonds, volgens de wet van 1935.

Les sommes à récupérer de cette façon peuvent être estimées comme suit :

- a) Les recettes de location effectuées depuis le début des expropriations et qui ont été versées au Budget pour l'Ordre.

Jusqu'à la fin des travaux, leur produit peut être estimé à fr. 20,000,000
(y compris les sommes versées par les adjudicataires des démolitions, les récupérations Walschaerts et d'autres recettes diverses).

- b) La part du coût du bâtiment de la Halte Centrale incombant à d'autres services publics ou administrations, ou concernant les locaux à louer à des particuliers (voir détail § 34 ci-avant) 19,000,000

- c) Capital correspondant aux locaux à louer sous les viaducs Brigittines-boulevard du Midi, place de la Constitution, rue de Brabant, et garages sous voies 4,000,000

- d) Récupération partielle de dépenses de voirie, au fur et à mesure de l'aliénation des excédents de terrains, estimée 4,000,000

- e) Remboursement par le Ministère de la Défense Nationale, pour renforcement du garage prévu rue de Brabant-rue des Plantes, en vue de l'utilisation éventuelle en guise d'abris ⁽¹⁾. 4,000,000

- f) Dépense faite à charge du compte spécial d'électrification du réseau 1,500,000

Total. . fr. 52,500,000

Les dépenses proprement dites pour la Jonction et les gares du Nord et du Midi, à charge de l'Office, peuvent être réduites à concurrence de 52.5 millions et s'élèvent à 840.5 millions, sous toutes réserves provenant des événements internationaux, sans lesquels ce total n'aurait vraisemblablement pas été atteint.

Ce montant total doit naturellement être diminué du produit du domaine immobilier attribué à l'Office par l'article 3 de la loi du 11 juillet 1935.

40. Domaine immobilier attribué à l'Office.

Nous avons donné des renseignements à ce sujet, dans les rapports de 1937 (*Doc. n° 32*, Chambre,

⁽¹⁾ Le renforcement, dans le même but, au premier tronçon du tunnel, a été pris en charge par l'Office. Les travaux d'aménagement en abris de ce tronçon et du vaste garage qui le surmonte sur une partie de sa longueur, sont en cours (octobre 1939) sous la direction et aux frais du Commissariat général de la Défense passive.

De alzoö terug te winnen sommen kunnen als volgt worden geraamd :

- a) De huurgelden geïnd sedert het begin der onteigeningen en die werden gestort op de Begroting voor l'Ordre.

Tot aan het einde der werken, kan hun opbrengst worden geraamd op fr. 20,000,000
(inbegrepen de sommen gestort door de aannemers van afbraak, de terugverkrijgingen Walschaerts en andere onderscheidene ontvangsten).

- b) Het aandeel van de kosten van het gebouw der Centrale Halte, toekomende aan andere openbare diensten of besturen, of betreffende aan particulieren te verhuren lokalen (zie detail § 34 hiervoren) 19,000,000

- c) Kapitaal overeenstemmende met de te verhuren lokalen onder de viaducs Brigittinenstraat, Zuidlaan, Grondwetplaats, Brabantstraat en onder spoor gelegen garages 4,000,000

- d) Gedeeltelijke terugwinning van uitgaven voor straatwegen, naarmate van de vervreemding der terreinoverschotten, geraamd op 4,000,000

- e) Terugbetaling door het Ministerie van Landsverdediging voor verzwarende van de garage voorzien Brabantstraat-Plantenstraat, met het oog op eventuele benutting als schuilplaatsen ⁽¹⁾ 4,000,000

- f) Uitgaaf gedaan ten laste van de speciale rekening van electrificatie van het net 1,500,000

Totaal. . fr. 52,500,000

De eigenlijke uitgaven voor de Verbinding en de Noord- en Zuidstations, ten laste van het Bureau, kunnen verminderd worden ten beloope van 52,5 miljoen en bedragen 840,5 miljoen, onder alle voorbehoud wegens de internationale gebeurtenissen, zonder welke dit totaal waarschijnlijk niet ware bereikt geworden.

Dit totaal bedrag moet natuurlijk worden vermindert met de opbrengst van het onroerend domein, aan het Bureau toegekend, door artikel 3 van de wet van 11 Juli 1935.

40. Onroerend domein aan het Bureau toegekend.

Daaromtrent hebben wij inlichtingen verschaft, in de verslagen van 1937 (*Stuk n° 32*, Kamer, §§ 41

⁽¹⁾ De verzwarende, met hetzelfde doel, in het eerste gedeelte der tunnel, werd door het Bureau te zijnen laste genomen. De werken tot geschiktmaking als schuilplaatsen, van dit gedeelte en van de ruime garage daarboven gelegen, over een gedeelte van zijn lengte, zijn aan den gang (October 1939), onder de leiding en op de kosten van het Algemeen Commissariaat voor de Passieve Verdediging.

§§ 41 et 42, pp. 34-36) et de 1938 (Doc. n° 19, Chambre, § 24, p. 22). En présence des événements actuels qui ont, dès à présent, et auront une grande influence sur la situation économique de la Belgique pendant les années à venir, il serait vain de tenter de reviser ou de confirmer, en ce moment, les estimations antérieurement données, soit 250 millions environ.

L'Office n'a pas cru devoir, dès à présent, prévoir des recettes provenant de premières aliénations; des offres ont été faites dès maintenant. Des négociations sont en cours pour la cession d'une parcelle importante à la Banque Nationale pour l'extension de ses installations, et, selon toute probabilité, seront achevées avant la fin de l'exercice.

41. Comptes de gestion et de prévision.

Le compte de gestion de l'Office pour 1938 fait l'objet de l'annexe VII. Le compte provisoire de gestion de 1939 — selon situation fin octobre — forme l'annexe VIII. Le compte prévision de l'Office pour 1940 s'élève à 261 millions et est reproduit à l'annexe IX.

en 42, bl. 34-36) et van 1938 (Stuk n° 19, Kamer, § 24, bl. 22). Wegens de huidige omstandigheden, welke, reeds van nu af aan en nog later, een grooten invloed zullen hebben op den economischen toestand van België, voor de toekomstige jaren, ware het ijdel, op dit oogenblik, de vroegere ramingen, ongeveer 250 miljoen te willen herzien of bevestigen.

Het Bureau heeft niet gemeend, van nu af aan, ontvangsten te voorzien voortkomende van de eerste vertvreemdingen; offerten werden reeds gedaan. Onderhandelingen zijn aangeknoopt voor den afstand van een aanzienlijk perceel aan de Nationale Bank, voor uitbreiding van haar inrichtingen die, waarschijnlijk, vóór het einde van het dienstjaar zullen voltooid zijn.

41. Rekeningen van beheer en voorziene uitgaven en inkomsten.

De rekening van beheer van het Bureau, voor 1938, maakt het voorwerp uit van bijlage VII. De rekening van voorziene uitgaven en inkomsten voor 1939 — volgens den toestand einde October — vormt bijlage VIII. De rekening voorziene uitgaven en inkomsten van het Bureau, voor 1940, bedraagt 261 miljoen en komt voor in bijlage IX.

Annexes au document n° 561.

TABLEAU I.

REVISION DES PREVISIONS, FAITE EN JUIN 1939.

Année 1939.

1. Partie 2° tronçon du tunnel	33.5 millions.	
2. Partie section en viaduc Nord-Saint-Lazare	14	»
3. Partie section du tunnel rue de Loxum-rue de l'Orsendael (longueur 341 + 147 = 488 m.; estimation totale, 60 millions).	4	»
4. Section du tunnel Orsendael-Saint-Lazare (longueur 612 m.; estimation totale, 72 millions)	0.5	» ⁽¹⁾
5. Expropriations	45	»
6. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faits par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. selon chiffres fournis par la S.N. (non compris les dépenses à charge de la S.N.)	94	»
7. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc entre le boulevard et la rue d'Argonne (estimation 8 millions)	0	»
8. Partie du garage sous voie entre la rue de Brabant et la rue du Progrès (supprimé par décision du Conseil)	0	»
9. Partie du pont de la rue d'Argonne, des murs de soutènement du quadrilatère rue d'Argonne, rue Couverte, rue de France et avenue Fonsny (estimation totale, 26 millions)	0	»
10. Halte Centrale, partie de la charpente métallique du bâtiment.	0	»
11. Frais généraux	2	»
12. Divers et imprévus	1	»
13. Egout collecteur (estimation, 6 millions; longueur, 1,000 m., de la rue des Brigittines à la Senne)	2	»

Total. 196.0 millions.

⁽¹⁾ Renforcement des fondations des écoles de la rue de Schaerbeek.Bijlagen van stuk n° 561.

TABEL I.

HERZIENING GEDAAN IN JUNI 1939.

Jaar 1939.

1. Gedeelte 2° tunnelvak	33.5 miljoen.	
2. Gedeelte sectie in viaduct Noord-Sint-Lazarus	14	»
3. Gedeelte sectie der tunnel Loxumstraat-Orsendaelstraat (lengte 341 + 147 = 488 m.; totale raming, 60 miljoen)	4	»
4. Sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarus (lengte 612 m.; totale raming, 72 miljoen)	0.5	» ⁽¹⁾
5. Onteigeningen	45	»
6. Gedeelte werken van de Noord- en Zuidstations gedaan voor rekening van het N.B.V. door de N.M.B.S.; volgens cijfers geleverd door de N.M. (niet inbegrepen de uitgaven ten laste van de N.M.)	94	»
7. Verzwaring en geheele voltooiing van brug der Zuidlaan en gedeeltelijken herbouw van het viaduct, tusschen de laan en de Argonnestraat (raming 8 mill.)	0	»
8. Gedeelte garage onder spoor, tusschen de Brabant- en de Vooruitgangstraat (afgeschaft bij besluit van den Raad)	0	»
9. Gedeelte der brug Argonnestraat, der steunmuren van den vierhoek Argonnestraat, Overdekte straat, Frankrijkstraat en Fonsnylaan (totale raming, 26 miljoen)	0	»
10. Centrale Halte, gedeelte van het metalen getimmerte van het gebouw	0	»
11. Algemeene kosten	2	»
12. Onderscheidene en onvoorzien	1	»
13. Moerriool (raming, 6 miljoen, lengte, 1,000 m., van de Brigittinenstraat tot de Zenne)	2	»

Totaal. 196.0 miljoen.

⁽¹⁾ Verzwaring van de fundeeringen der scholen in de Schaerbeekstraat.

TABLEAU II.

Année 1940.

1. Achèvement des travaux du 2 ^e tronçon.	36.5 millions.	
2. Solde section en viaduc Nord-Saint-Lazare (total, y compris parachèvement, 26 millions) ⁽¹⁾	12	"
3. Partie section tunnel Loxum-Orsendael (estimation, 60 millions; longueur 488 m.)	33	"
4. Partie de la section du tunnel Orsendael-Saint-Lazare (longueur 612 m.; estimation, 72 millions) y compris petites serres du Jardin botanique	36	"
5. Renforcement des ponts métalliques, murs de soutènement et achèvement des magasins Brigittines-boulevard du Midi (total, 8 millions)	4	"
6. Tunnel routier sous le Jardin Botanique (hypothèse de l'accord des pouvoirs publics) (estimation, 7.5 millions).	2.5	"
7. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc entre le boulevard et la rue d'Argonne (fin) (estimation, 8 millions).	5	"
8. Pont sur la rue d'Argonne, sur la rue Couverte entre l'avenue Fonsny et la rue de France, et murs de soutènement (estimation totale, 26 millions) ⁽²⁾	7	"
9. Bâtiment et charpente de la gare centrale (estimation, 35 millions; y compris parachèvement en sous-sol)	10	"
10. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faits par la S.N.C.F.B. à charge de l'O.N.J. (Total, 450 millions, dont 300 environ à charge de l'Office). Chiffre fourni par la S.N. ⁽³⁾	67	"
11. Frais généraux de l'O.N.J.	2	"
12. Expropriation (fin)	40	"
13. Collecteur de la rue des Brigittines à la Senne (estimation, 6 millions)	3	"
14. Imprévus et divers	3	"

Total. . . 261.0 millions.

⁽¹⁾ Cette somme comprend une dépense de 4 millions pour renforcement des parois et plafond du garage sous voies, prévu entre les ponts sur les rues de Brabant et des Plantes, somme à rembourser par le Budget de la Défense Nationale (protection aérienne passive) (lettre du Premier Ministre du 13 avril 1939).

⁽²⁾ Cette estimation ne comprend pas le supplément récupérable pour le voûtement partiel du quadrilatère à aménager en vue de l'installation éventuelle d'un dépôt ou magasin d'alimentation avec restaurant (ce supplément peut être estimé à 10 millions).

⁽³⁾ La S.N.C.F.B. n'est pas encore à même de fournir les chiffres pour 1941, 1942, 1943.

TABEL II.

Jaar 1940.

1. Voltooiing van de werken van het 2 ^e tunnelvak	36.5 miljoen.	
2. Saldo sectie in viaduct Noord-Sint-Lazarus (totaal, inbegrepen geheele voltooiing, 26 miljoen) ⁽¹⁾	12	"
3. Gedeelte sectie tunnel Loxum-Orsendael (raming, 60 miljoen; lengte 488 m.)	33	"
4. Gedeelte sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarus (lengte 612 m.; raming, 72 miljoen) inbegrepen kleine broeikassen van den Kruidtuin	36	"
5. Verzwaring van de metalen bruggen, steunmuren en voltooiing der magazijnen Brigittinenstraat Zuidlaan (totaal, 8 miljoen)	4	"
6. Wegtunnel onder den Kruidtuin (onderstelling akkoord van de openbare machten) (raming 7.5 miljoen)	2.5	"
7. Verzwaring en geheele voltooiing van de brug Zuidlaan en gedeeltelijke herbouw van het viaduct tusschen de laan en de Argonnestraat (einde) (raming, 6 miljoen)	5	"
8. Brug over de Argonnestraat, over de Overdekte straat, tusschen de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat, en steunmuren (raming, 26 miljoen) ⁽²⁾	7	"
9. Gebouw en getimmerte van het Centraal Station (raming, 35 miljoen, inbegrepen geheele voltooiing in ondergrond)	10	"
10. Gedeelte werken der Noord- en Zuidstations, gedaan door de N.M.B.S. ten laste van het N.B.V. (totaal, 450 miljoen, waarvan ongeveer 300 ten laste van het Bureau). Cijfer geleverd door de N.M. ⁽³⁾	67	"
11. Algemeene kosten van het N.B.V.	2	"
12. Onteigeningen (einde)	40	"
13. Moerriool Brigittinenstraat tot aan de Zenne (raming, 6 miljoen)	3	"
14. Onvoorziene en onderscheidene	3	"

Totaal. . . 261.0 miljoen.

⁽¹⁾ Deze som omvat een uitgave van 4 miljoen voor verzwaring der wanden en plafond der garage onder spoor, voorzien tusschen de bruggen over de Brabant- en Plantenstraat, som terug te betalen door de Begroeting van Landsverdediging (passieve luchtbescherming) (aanschrijven van den Eerste-Minister van 13 April 1939).

⁽²⁾ Deze raming omvat niet den terug te winnen bijslag voor de gedeeltelijke overwelling van den vierhoek in te richten met het oog op de eventuele installatie van een depot of magazijn van voedingsmiddelen met restaurant (deze bijslag kan worden geraamd op 10 miljoen).

⁽³⁾ De N.M.B.S. is nog niet in staat de cijfers te leveren voor 1941, 1942, 1943.

TABLEAU III.

Année 1941.

1. Solde section du tunnel Loxum-Orsendael (estimation, 30 millions; longueur 488 mètres)	20	millions.
2. Achèvement de la section du tunnel Orsendael - Saint - Lazare (estimation, 72 millions; longueur 612 mètres)	37.5	"
3. Renforcement des ponts métalliques, achèvement des magasins. Section Brigittines-Midi (estimation, 8 millions).	4	"
4. Tunnel routier. Jardin Botanique (estimation, 7.5 millions)	5	"
5. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc entre le boulevard et la rue d'Argonne (estimation, 8 millions)	2	"
6. Ponts sur la rue d'Argonne, sur la rue Couverte entre l'avenue Fonsny et la rue de France, et murs de soutènement (estimation, 26 millions) ⁽¹⁾	7	"
7. Bâtiment de la gare centrale, y compris parachèvement en sous-sol (estimation, 35 millions)	20	"
8. Parachèvement points d'arrêt Congrès et Chapelle	1.5	"
9. Collecteur, achèvement (estimation, 6 millions)	1	"
10. Centrales de ventilation y compris outillage (estimation 12+5 pour dépoussiérage)	42	"
11. Partie pose de voies et signalisation (estimation, 25 millions, y compris sous-stations électriques)	12	"
12. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi faits par la S.N.C.F.B. à charge de l'O.N.J. ⁽²⁾	50	"
13. Frais généraux O.N.J.	1.5	"
14. Imprévus et divers	2.5	"
15. Remboursement à la Ville des dépenses de voirie prévu au projet de Convention nouvelle entre l'Etat et la Ville (dépenses récupérables en partie) ⁽³⁾	10	"
Total.	186.0	millions.

⁽¹⁾ Voir note 2, tableau précédent, année 1940.⁽²⁾ Voir note 3, tableau précédent, année 1940.⁽³⁾ Dans l'hypothèse de l'approbation par l'Etat du projet de convention entre l'O.N.J. (Etat) et la ville de Bruxelles.

TABEL III.

Jaar 1941.

1. Saldo sectie tunnel Loxum-Orsendaelstraat (raming, 60 miljoen; lengte, 488 m.)	20	miljoen.
2. Voltooiing sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarusstraat (raming, 72 miljoen; lengte, 612 m.)	37.5	"
3. Verzwaring der metalen bruggen, voltooiing der magazijnen, sectie Brigittinenstraat Zuidlaan (raming, 8 miljoen).	4	"
4. Wegtunnel, Kruidtuin (raming, 7.5 miljoen)	5	"
5. Verzwaring en geheele voltooiing van de brug Zuidlaan en gedeeltelijke herbouw van het viaduct, tusschen de laan en de Argonnestraat (raming, 8 miljoen)	2	"
6. Bruggen over de Argonnestraat, over de Overdekte straat, tusschen de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat en steunmuren (raming, 26 miljoen) ⁽¹⁾	7	"
7. Gebouw van de Centrale Halte, inbegrepen geheele voltooiing in ondergrond (raming, 35 miljoen)	20	"
8. Geheele voltooiing stopplaatsen Congres en Kapelle	1.5	"
9. Moerriool, voltooiing	1	"
10. Ventilatiecentrales, inbegrepen uitrusting (raming, 12+5 miljoen, voor het mechanisch stofvrijmaken)	12	"
11. Gedeelte aanleggen der sporen en sein-toestellen (raming, 25 miljoen, inbegrepen elektrische hulpstations)	12	"
12. Gedeelte werken der Noord- en Zuidstations, gedaan door de N.M.B.S. ten laste van het N.B.V. ⁽²⁾	50	"
13. Algemeene kosten N.B.V.	1.5	"
14. Onvoorziene en onderscheidene	2.5	"
15. Terugbelating aan de Stad van de uitgaven voor straatwegen voorzien in het ontwerp van nieuwe overeenkomst tusschen den Staat en de Stad (gedeeltelijk terug te winnen uitgaven) ⁽³⁾	10	"
Totaal.	186.0	miljoen.

⁽¹⁾ Zie nota 2, vorige tabel, jaar 1940.⁽²⁾ Zie nota 3, vorige tabel, jaar 1940.⁽³⁾ In de onderstelling van de goedkeuring door den Staat van het ontwerp van overeenkomst tusschen het N.B.V. (Staat) en de stad Brussel.

TABLEAU IV.

Année 1942.

1. Partie de la section du tunnel Loxum-Orsendael (estimation, 60 millions; longueur 488 mètres)	3 millions.
2. Ponts sur la rue d'Argonne, sur la rue Couverte et murs de soutènement ⁽¹⁾	12 »
3. Bâtiment de la Gare Centrale, y compris parachèvement du sous-sol (estimation, 35 millions)	5 »
4. Ventilation (estimation, 12 plus 5 = 17 millions); achèvement	5 »
5. Partie pose de voie et signalisation (estimation 25 millions, y compris sous-stations)	13 »
6. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi faits par la S.N.C.F.B. (estimation pour O.N.J., 300 millions) ⁽²⁾	40 »
7. Frais généraux O.N.J.	1.5 »
8. Voirie rue des Brigittines-rue des Tanneurs	2 »
9. Divers et imprévus.	2.5 »
Total.	84.0 millions.

TABLEAU V.

Année 1943.

1. Achèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi et de leurs voies d'accès (estimation, 300 millions à charge de l'O.N.J.) ⁽³⁾	15 millions.
2. Transfert du garage de l'Allée Verte en vue de la suppression de cette gare et de l'aliénation des terrains disponibles	5 »
3. Imprévus et divers. — Frais généraux.	2 »
Total.	22 millions.

TABLEAU Ibis.

REVISION DES PREVISIONS, FAITE
EN OCTOBRE 1939.

Année 1939.

1. Partie du 2 ^e tronçon du tunnel.	33.5 millions.
2. Partie section en viaduc Nord-Saint-Lazare	6 »
A reporter.	39.5 millions.

⁽¹⁾ Voir note 2, tableau année 1940.⁽²⁾ Voir note 3, tableau année 1940.⁽³⁾ Voir note 3, tableau année 1940.

TABEL IV.

Jaar 1942.

1. Gedeelte sectie der tunnel Loxum-Orsendael (raming, 60 miljoen; lengte, 488 m.)	3 miljoen.
2. Bruggen over de Argonnestraat, over de Overdekte straat en steunmuren ⁽¹⁾	12 »
3. Gebouw van het Centraal Station, inbegrepen geheele voltooiing van den ondergrond (raming, 35 miljoen)	5 »
4. Ventilatie (raming, 12+5=17 miljoen; voltooiing	5 »
5. Gedeelte aanlegging van sporen en sein-toestellen (raming, 25 miljoen, inbegrepen hulpstations)	13 »
6. Gedeelte werken der Noord- en Zuidstations, gedaan door de N.M.B.S. (raming voor het N.B.V., 300 miljoen) ⁽²⁾	40 »
7. Algemeene kosten N.B.V.	1.5 »
8. Bestrating Brigittinenstraat, Huidevettersstraat	2 »
9. Onderscheidene en onvoorziene.	2.5 »
Totaal.	84.0 miljoen.

TABEL V.

Jaar 1943.

1. Voltooiing stations Brussel-Noord en Zuid, alsmede van hun toegangswegen (raming, 300 miljoen, ten laste van het N.B.V.) ⁽³⁾	15 miljoen.
2. Overbrengen der garage van de Groendreef, met het oog op het afschaffen van dit station en de vervreemding der beschikbare terreinen	5 »
3. Onvoorziene en onderscheidene. — Algemeene kosten	2 »
Totaal.	22 miljoen.

TABEL Ibis.

HERZIENING GEDAAN IN OCTOBER 1939.

Jaar 1939.

1. Gedeelte van het tunnelvak.	33.5 miljoen.
2. Gedeelte sectie in viaduct Noord-Sint-Lazarus	6 »
Over te dragen.	39.5 miljoen.

⁽¹⁾ Zie nota 2, tabel jaar 1940.⁽²⁾ Zie nota 3, tabel jaar 1940.⁽³⁾ Zie nota 3, tabel jaar 1940.

Report.	39.5 millions.	Overdracht.	39.5 miljoen.
3. Partie section du tunnel, rue de Loxum-rue de l'Orsendael (longueur 341 + 147 = 488 mètres; estimation, 60 millions).	0 »	3. Gedeelte sectie der tunnel Loxumstraat-Orsendaelstraat (lengte, 341 + 147 = 488 m.; raming, 60 miljoen)	0 »
4. Section du tunnel Orsendael-Saint-Lazare (longueur 612 mètres; estimation totale, 72 millions)	0.5 » ⁽¹⁾	4. Sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarus (lengte, 612 m.; totale raming, 72 miljoen)	0.5 » ⁽¹⁾
5. Expropriations	38 »	5. Onteigeningen	38 »
6. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faite par la S.N.C.B. pour compte de l'O.N.J., selon chiffres fournis par la S.N. (non compris dépenses à charge de la S.N.) ⁽²⁾	57 »	6. Gedeelte werken der Noord- en Zuidstations, gedaan door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V. volgens cijfers geleverd door de N.M. (niet inbegrepen uitgave ten laste van de N.M.) ⁽²⁾	57 »
7. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc entre le boulevard et la rue d'Argonne (estimation, 8 millions).	0 »	7. Verzwaring en geheele voltooiing van de brug der Zuidlaan en gedeeltelijke herbouw van het viaduct tusschen de laan en de Argonnestraat (raming, 8 miljoen)	0 »
8. Partie du garage sous voie entre rue de Brabant et rue du Progrès (supprimé par décision du Conseil)	0 »	8. Gedeelte der garage onder spoor, tusschen de Brabant- en Vooruitgangstraat (afgeschaft bij besluit van den Raad).	0 »
9. Partie du pont de la rue d'Argonne, des murs de soutènement du quadrilatère, rue d'Argonne, rue Couverte, rue de France et avenue Fonsny (estimation totale 26 millions)	0 »	9. Gedeelte der brug van de Argonnestraat, van de steunmuren van den vierhoek Argonnestraat, Overdekte straat, Frankrijkstraat en Fonsnylaan (raming totaal, 26 miljoen)	0 »
10. Halte centrale, partie de la charpente métallique du bâtiment.	0 »	10. Centrale Halte, gedeelte metalen getimmerde van het gebouw	0 »
11. Frais généraux	2 »	11. Algemeene kosten	2 »
12. Divers et imprévus.	1 »	12. Onderscheidene en onvoorziene	1 »
12. Egout-collecteur (estimation, 6 millions; longueur 1,000 mètres) de la rue des Brigittines à la Senne	2 »	13. Moerriool (raming, 6 miljoen; lengte 1,000 m.) van de Brigittinenstraat tot de Zenne	2 »
Total.	140.0 millions.	Totaal.	140.0 miljoen.

TABLEAU IIbis.

Année 1940.

1. Achèvement des travaux du 2 ^e tronçon	36.5 millions.
2. Section en viaduc Nord-Saint-Lazare (total, y compris le parachèvement; estimation, 26 millions) ⁽³⁾	15 »
A reporter.	51.5 millions.

⁽¹⁾ Renforcement des fondations des écoles de la rue de Schaerbeek.

⁽²⁾ L'Office a été mis en possession des chiffres de la S.N.C.F.B. pour 1939, 1940, 1941, 1942, 1943.

⁽³⁾ Cette somme comprend une dépense de 4 millions pour renforcement des parois et plafond du garage sous voies, prévu entre les ponts sur les rues de Brabant et des Plantes, somme à rembourser par le Budget de la Défense Nationale (protection aérienne passive) (lettre du Premier Ministre du 13 avril 1939).

TABEL IIbis.

Jaar 1940.

1. Voltooiing der werken van het tunnelvak	36.5 miljoen.
2. Sectie in viaduct Noord-Lazarus (totaal, inbegrepen geheele voltooiing; raming, 26 miljoen) ⁽³⁾	15 »
Over te dragen.	51.5 miljoen.

⁽¹⁾ Verzwaring van de fundeeringen der scholen in de Schaerbeekstraat.

⁽²⁾ Het Bureau kwam in bezit van de cijfers van de N.M.B.S. voor 1939, 1940, 1941, 1942, 1943.

⁽³⁾ Deze som omvat een uitgave van 4 miljoen voor verzwaring der wanden en plafond der garage onder spoor, voorzien tusschen de bruggen over de Brabant- en Plantenstraat, som terug te betalen door de Begroting van Landsverdediging (passieve luchtbescherming) (aanschrijven van den Eerste-Minister van 13 April 1939).

Report.	51.5 millions.	Overdracht.	51.5 miljoen.
3. Partie de la section du tunnel Loxum-Orsendael (estimation, 60 millions; longueur 488 mètres)	37 "	3. Gedeelte sectie tunnel Loxum-Orsendael (raming, 60 m.; lengte, 488 m.)	37 "
4. Partie de la section du tunnel Orsendael-Saint-Lazare (longueur 612 mètres; estimation 72 millions, y compris les petites serres du Jardin Botanique).	20 "	4. Gedeelte sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarus (lengte, 612 m.; raming, 72 miljoen, inbegrepen kleine broeikassen Kruidtuin)	20 "
5. Renforcement des ponts métalliques, murs de soutènement et achèvement des magasins Brigittines-boulevard du Midi (total 8 millions)	4 "	5. Verzwaring der metalen bruggen, steunmuren en voltooiing der magazijnen Brigittinenstraat-Zuidlaan (totaal, 8 miljoen)	4 "
6. Tunnel routier sous le Jardin Botanique (hypothèse de l'accord des pouvoirs publics) (estimation, 7,5 millions)	2,5 "	6. Wegtunnel onder den Kruidtuin (onderstelling van het akkoord der openbare machten) (raming, 7,5 miljoen)	2,5 "
7. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc, entre le boulevard et la rue d'Argonne (fin) (estimation, 8 millions).	5 "	7. Verzwaring en geheele voltooiing van de brug Zuidlaan en herbouw van een gedeelte van het viaduct tussen de laan en de Argonnestraat (einde) (raming, 8 miljoen)	5 "
8. Pont sur la rue d'Argonne, sur la rue Couverte, entre l'avenue Fonsny et la rue de France et murs de soutènement (estimation totale, 26 millions) ⁽¹⁾	7 "	8. Brug over de Argonnestraat, de Overdekte straat, tussen de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat, en steunmuren (raming totaal, 26 miljoen) ⁽¹⁾	7 "
9. Bâtiment et charpente de la Gare Centrale (estimation, 35 millions; y compris le parachèvement en sous-sol)	10 "	9. Gebouw en getimmerte van de Centrale Halte (raming, 35 miljoen, inbegrepen geheele voltooiing ondergrond)	10 "
10. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faits par la S.N.C.F.B. à charge de l'O.N.J. (total, 450 millions, dont 300 environ à charge de l'Office). Chiffre fourni par la S.N.C.F.B.	69 "	10. Gedeelte der werken van de Noord- en Zuidstations, gedaan door de N.M.B.S. ten laste van het N.B.V. (totaal, 450 miljoen, waarvan ongeveer 300 ten laste van het Bureau). Cijfer geleverd door de N.M.B.S.	69 "
11. Frais généraux de l'O.N.J.	2 "	11. Algemeene kosten van het N.B.V.	2 "
12. Expropriations ⁽²⁾	48 "	12. Onteigeningen ⁽²⁾	48 "
13. Collecteur de la rue des Brigittines à la Senne (estimation, 6 millions)	3 "	13. Moerriool van de Brigittinenstraat tot de Zenne (raming, 6 miljoen)	3 "
14. Imprévus et divers	2 "	14. Onvoorziene en onderscheidene	2 "
Total.	261.0 millions.	Totaal.	261.0 miljoen.

TABLEAU IIIbis.

Année 1941.

1. Solde de la section du tunnel Loxum-Orsendael (estimation, 60 millions; longueur 488 mètres)	23 millions.
A reporter.	23 millions.

⁽¹⁾ Cette estimation ne comprend pas le supplément récupérable pour le voûtement partiel du quadrilatère à aménager en vue de l'installation éventuelle d'un dépôt ou magasin d'alimentation avec restaurant (ce supplément peut être estimé à 10 millions).

⁽²⁾ Comprend le remboursement à la Ville d'une somme de 10 millions pour dépenses de voirie, prévu au projet de convention nouvelle entre l'Etat et la ville de Bruxelles (dépenses récupérables en partie).

TABEL IIIbis.

Jaar 1941.

1. Saldo sectie van de tunnel Loxum-Orsendael (raming, 60 miljoen; lengte, 488 m.)	23 miljoen.
Over te dragen.	23 miljoen.

⁽¹⁾ Deze raming omvat niet den terug te winnen bijslag voor de gedeeltelijke overwelfing van den vierhoek in te richten met het oog op de eventuele installatie van een depot of magazijn van voedingsmiddelen met restaurant (deze bijslag kan worden geraamd op 10 miljoen).

⁽²⁾ Omvat de terugbetaling door de Stad van een som van 10 miljoen voor uitgaven van bestrating, voorzien in het ontwerp van nieuwe overeenkomst tusschen den Staat en de stad Brussel (gedeeltelijk terug te winnen uitgaven).

Report. 23 millions.	Overdracht. 23 miljoen.
2. Section du tunnel Orsendael-Saint-Lazare (estimation, 72 millions; longueur 612 mètres) 47.5 »	2. Sectie tunnel Orsendael-Sint-Lazarus (raming, 72 miljoen; lengte, 612 m.) . 47.5 »
3. Parachèvement des viaducs Nord-Saint-Lazare 5 »	3. Geheele voltooiing viaducten Noord-Sint-Lazarus 5 »
4. Renforcement des ponts métalliques, achèvement des magasins section Brigittines-Midi (estimation, 8 millions). 4 »	4. Verzwaring van de metalen bruggen, voltooiing der magazijnen sectie Brigittinen-Zuid (raming, 8 miljoen) . . . 4 »
5. Tunnel routier Jardin Botanique (estimation, 7 ½ millions) 5 »	5. Wegtunnel Kruidtuin (raming, 7.5 miljoen) 5 »
6. Renforcement et parachèvement du pont du boulevard du Midi et reconstruction partielle du viaduc entre le boulevard et la rue d'Argonne (estimation, 8 millions) 3 »	6. Verzwaring en geheele voltooiing van de brug Zuidlaan en herbouw van een gedeelte van het viaduct tussen de laan en de Argonnestraat (raming, 8 miljoen) 3 »
7. Ponts sur la rue d'Argonne, sur la rue Couverte, entre l'avenue Fonsny et la rue de France, et murs de soutènement (estimation, 26 millions) ⁽¹⁾ 19 »	7. Bruggen over de Argonnestraat, over de Overdekte straat tussen de Fonsnylaan en de Frankrijkstraat, en steunmuren (raming, 26 miljoen) ⁽¹⁾ 19 »
8. Bâtiment de la gare centrale, y compris le parachèvement en sous-sol (estimation, 35 millions) 20 »	8. Gebouw van de Centrale Halte, inbegrepen geheele voltooiing in ondergrond (raming, 35 miljoen) 20 »
9. Parachèvement, points d'arrêt Congrès et Chapelle 1.5 »	9. Geheele voltooiing stopplaatsen Congres en Kapelle 1.5 »
10. Collecteur, achèvement (estimation, 6 millions) 1 »	10. Moerriool, voltooiing (raming, 6 miljoen) 1 »
11. Centrales de ventilation, y compris outillage (estimation, 12+5 pour dépoussiérage) 12 »	11. Ventilatiecentrales, inbegrepen uitrusting (raming, 12-5 miljoen voor mechanische stofvrijmaking) 12 »
12. Partie de la pose de voies et signalisation (estimation, 25 millions, y compris les sous-stations électriques) 18 »	12. Gedeelte leggen van sporen en seinrichtingen (raming, 25 miljoen, inbegrepen elektrische hulpstations). . . 18 »
13. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faits par la S.N.C.F.B. à charge de l'O.N.J. 34 »	13. Gedeelte der werken van de Noord- en Zuidstations gedaan door de N.M.B.S. ten laste van het N.B.V. 34 »
14. Frais généraux de l'O.N.J. 1.5 »	14. Algemeene kosten van het N.B.V. . . . 1.5 »
15. Imprévus et divers 1.5 »	15. Onvoorziene en onderscheidene. . . 1.5 »
16. Expropriations 9 »	16. Onteigeningen 9 »
Total. 205.0 millions.	Totaal. 205.0 miljoen.

TABLEAU IVbis.

Année 1942.

1. Partie de la section Orsendael-Saint-Lazare	4 millions.
2. Bâtiment de la gare centrale, y compris le parachèvement du sous-sol (estimation, 35 millions).	5 »
A reporter.	9 millions.

⁽¹⁾ Voir note 2, tableau précédent, année 1940.

TABEL IVbis.

Jaar 1942.

1. Gedeelte sectie Orsendael-Sint-Lazarus.	4 miljoen.
2. Gebouw van het Centraal Station, inbegrepen geheele voltooiing van den ondergrond (raming, 35 miljoen)	5 »
Over te dragen.	9 miljoen.

⁽¹⁾ Zie nota 2, vorige tabel, jaar 1940.

Report.	9 millions.
3. Ventilation (estimation, 12 + 5 = 17). Achèvement	5 »
4. Partie de la pose de voies et signalisation (estimation, 25 millions, y compris la sous-station)	7 »
5. Partie des travaux des gares du Nord et du Midi, faits par la S.N.C.F.B. (estimation pour l'O.N.J., 300 millions).	95 »
6. Frais généraux de l'O.N.J.	1.5 »
7. Voirie, rue des Brigittines-rue des Tanneurs	2 »
8. Divers et imprévus	1.5 »
Total.	121.0 millions.

TABLEAU Vbis.

Année 1943.

1. Achèvement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, et de leurs voies d'accès (estimation, 300 millions à charge de l'O.N.J.).	15 millions.
2. Transfert du garage de l'Allée-Verte en vue de la suppression de cette gare et de l'aliénation des terrains disponibles.	5 »
3. Imprévus et divers	2 »
Total.	22 millions.

TABLEAU VI.

ESTIMATION DE LA DEPENSE TOTALE,
BASEE SUR LES PRIX DE 1938-1939
POUR LES TRAVAUX RESTANT A FAIRE.

1. Dépense totale à fin 1938	144 millions, dont 34,773,000 de travaux exécutés aux gares de Bruxelles-Nord et Bruxelles-Midi pour compte de la S.N.C.F.B.
2. Dépense probable prévue pour 1939.	140 »
3. Prévisions pour 1940	261 »
4. Prévisions pour 1941	205 »
5. Prévisions pour 1942	121 »
6. Prévisions pour 1943	22 »
Total des dépenses à charge de l'O.N.J.	893 millions.

Overdracht.	9 miljoen.
3. Ventilatie (raming, 12+5=17 miljoen). Voltooiing	5 »
4. Gedeelte leggen van de sporen en seininrichtingen (raming, 25 miljoen) inbegrepen hulpstation	7 »
5. Gedeelte werken van de Noord- en Zuidstations gedaan door de N.M.B.S. (raming voor het N.B.V., 300 miljoen).	95 »
6. Algemeene kosten van het N.B.V.	1.5 »
7. Bestrating Brigittinenstraat en Huidevettersstraat	2 »
8. Onderscheidene en onvoorziene	1.5 »
Totaal.	121.0 miljoen.

TABEL Vbis.

Jaar 1943.

1. Voltooiing van de stations Brussel-Noord en Zuid, alsmede van hun toegangswegen (raming, 300 miljoen, ten laste van het N.B.V.).	15 miljoen.
2. Overbrengen van de garage der Groendreef, met het oog op de afschaffing van dit station en de vervreemding der beschikbare terreinen	5 »
3. Onvoorziene en onderscheidene	2 »
Totaal.	22 miljoen.

TABEL VI.

RAMING VAN DE TOTALE UITGAVE, GEGROND
OP DE PRIJZEN VAN 1938-1939
VOOR DE NOG UIT TE VOEREN WERKEN.

1. Totale uitgave op het einde 1938	144 miljoen. waarvan 34,773,000 voor werken uitgevoerd aan de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, voor rekening van de N.M.B.S.
2. Waarschijnlijke uitgave voorzien voor 1939	140 »
3. Voorziene uitgaven en inkomsten voor 1940	261 »
4. Voorziene uitgaven en inkomsten voor 1941	205 »
5. Voorziene uitgaven en inkomsten voor 1942	121 »
6. Voorziene uitgaven en inkomsten voor 1943	22 »
Totaal der uitgaven ten laste van het N.B.V.	893 miljoen.

Report. . . 893 millions.	Overdracht. . . 893 miljoen.
Une partie de ces dépenses est récupérable et s'élève à un montant de (voir p. 28), non compris le domaine immobilier de l'O.N.J. 52.5 »	Een gedeelte van die uitgaven kan worden teruggewonnen en bedraagt (zie bl. 28), niet inbegrepen het onroerend domein van het N.B.V. 52.5 »
Reste comme dépenses totales pour la Jonction proprement dite, y compris les travaux accessoires, voirie nouvelle, expropriations supplémentaires (120 millions, à récupérer, en partie, par l'aliénation du domaine immobilier, surélèvement gares du Nord et du Midi, etc.).	Blijft als totale uitgaven voor de eigenlijke Verbinding, inbegrepen bijkomstige werken, nieuwe straatwegen, bijkomende onteigeningen (120 miljoen, terug te winnen gedeeltelijk door vervreemding van het onroerend domein, hooger leggen van de Noord- en Zuidstations, enz.).
Total. . . 840.5 millions.	Totaal. . . 840.5 miljoen.
De cette somme, il y aura lieu de déduire la valeur du domaine immobilier qui ne sera récupérée qu'au fur et à mesure de la vente des terrains. L'O.N.J. s'occupe en ce moment des dispositions à prendre et des autorisations légales nécessaires, cahiers des charges, etc., de façon à commencer les premières aliénations dès conclusion prochaine et approbation de la Convention avec la Ville de Bruxelles. — Estimation 230 millions.	Van die som moet afgetrokken worden de waarde van het onroerend domein, welke slechts zal teruggewonnen worden, naarmate den verkoop van de terreinen. Het N.B.V. neemt, van nu af aan, de noodige schikkingen en bezorgt zich de noodige wettelijke toelatingen, lastenkohieren, enz., derwijze de eerste vervreemdingen te kunnen aanvangen onmiddellijk na het sluiten en goedkeuren van de Overeenkomst met de Stad Brussel. — Raming 230 miljoen.

COMPTE DE GESTION DE L'OFFICE. — REKENING VAN BEHEER VAN HET BUREAU.

COMPTE PROVISOIRE DE GESTION DE 1939. — VOORLOOPIGE REKENING BEHEER 1939.

**COMPTE PROVISOIRE DE L'ANNÉE 1940.
VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN VOOR HET DIENSTJAAR 1940.**

Année 1938.

COMPTE DE GESTION DE L'OFFICE.

DEPENSES. — UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Engagements. — Verbintenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :			
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	1,216,163 »	1,230,922 16	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i>	267,821 »	280,850 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	150,000 »	139,419 50	
			1,651,191 66
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIEEL, KOSTEN VAN BEHEER :			
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	30,000 »	30,258 13	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud der bureelen, geringe uitgaven.</i>	15,000 »	14,638 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoor- behoeften, uitrusting</i>	200,000 »	218,453 40	
			263,349 53
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDSCHIEDENE UIT- GAVEN	50,000 »	32,209 10	
			32,209 10
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — AANNEMINGEN EN WERKEN :			
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i>	48,748,020 71	35,024,736 74	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour le compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	40,714,350 89	18,767,069 60	
			53,791,806 34
V. — DÉPENSES D'ÉTUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J. — UITGAVEN VOOR STUDIES EN KOSTEN VAN DE N.M.B.S. VOOR REKENING VAN HET N.B.V.	1,500,000 »	»	»
VI. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	28,000,000 »	20,458,679 63	
			20,458,679 63
			Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>
			76,197,236 26
VII. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN			2,395,954 19
			Ensemble. — <i>Samen</i>
			78,593,190 45

Arrêté en séance du
Vastgesteld in vergadering

Conseil d'Administration du 16 mai 1939.
van den Raad van Beheer, op 16 Mei 1939.

Pour le Conseil,
Voor den Raad,

Bruxelles, le 19 mai 1939.
Brussel, 19 Mei 1939.

L'Administrateur-délégué,
De Afgevaardigde Beheerder,
(s.) (g.) CASTIAU.

REKENING VAN BEHEER VAN HET BUREAU.

Jaar 1938.

RECETTES. — INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOOPINGEN (<i>terreinen, oude materialen, enz.</i>)	236,938 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, installaties, terreinen</i>)	400,672 24	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT... ..	25,222 40	
IV. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONTVANGSTEN	477,372 87	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreeksche ontvangsten van het N.B.V.</i>	1,140,205 51	
Recettes de l'Administration des Domaines. — <i>Ontvangsten van het Bestuur der Domeinen</i>	1,259,594 53	2,399,800 04
V. — VERSEMENTS DE L'ÉTAT. — STORTINGEN VAN DEN STAAT :		
1° Disponible au 31 décembre 1937, point de départ au 1 ^{er} janvier 1938. — <i>Beschikbaar op 31 December 1937, vertrekpunt op 1 Januari 1938</i>	2,655,261 65	
2° Appels de fonds. — <i>Bijstortingen</i>	78,589,000 »	81,244,261 65
Ensemble des recettes. — <i>Totaal der inkomsten</i>		83,644,061 69
Ensemble des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>		78,593,190 45
Disponible au 31 décembre 1938. — <i>Beschikbaar op 31 December 1938</i>		5,050,871 24

Année 1939.

COMPTE PROVISOIRE DE GESTION DE 1939.

DEPENSES PROBABLES. — WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Engagements. — Verbintenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :			
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	1,350,000 »	1,350,000 »	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i>	340,000 »	340,000 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	150,000 »	150,000 »	
			1,840,000 »
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIEEL, KOSTEN VAN BEHEER :			
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	40,000 »	38,000 »	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud der burelen, geringe uitgaven.</i>	20,000 »	15,000 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoor- behoeften, uitrusting</i>	250,000 »	150,000 »	
			203,000 »
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDERSCHEIDENE UIT- GAVEN	50,000 »	15,000 »	
			15,000 »
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — AANNEMINGEN EN WERKEN :			
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i>	128,800,000 »	47,000,000 »	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour le compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	70,850,000 »	57,942,000 »	
			104,942,000 »
V. — DÉPENSES D'ÉTUDES ET FRAIS DE LA S.N.C.F.B. POUR COMPTE DE L'O.N.J. — UITGAVEN VOOR STUDIES EN KOSTEN VAN DE N.M.B.S. VOOR REKENING VAN HET N.B.V.	2,000,000 »	»	»
VI. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	33,000,000 »	33,000,000 »	
			33,000,000 »
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>			140,000,000 »
VII. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN			1,930,000 »
Ensemble. — <i>Samen</i>			141,930,000 »

Jaar 1939.

VOORLOOPIGE REKENING BEHEER 1939.

RECETTES PROBABLES. — WAARSCHIJNLIJKE INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOOPINGEN (<i>terreinen, oude materialen, enz.</i>)	600,000 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, installaties, terreinen</i>)	400,000 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT... ..	16,000 »	
IV. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONTVANGSTEN	214,000 »	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreeksche ontvangsten van het N.B.V.</i>	1,230,000 »	
Recettes de l'Administration des Domaines. — <i>Ontvangsten van het Bestuur der Domeinen...</i>	700,000 »	1,930,000 »
V. — VERSEMENTS DE L'ETAT. — STORTINGEN VAN DEN STAAT :		
1° Disponible au 31 décembre 1938, point de départ au 1 ^{er} janvier 1939. — <i>Beschikbaar op 31 December 1938, vertrekpunt op 1 Januari 1939</i>	5,050,871 24	
2° Appels de fonds. — <i>Bijstortingen</i>	135,000,000 »	140,050,871 24
Ensemble des recettes. — <i>Totaal der inkomsten...</i>		141,980,871 24
Ensemble des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven...</i>		141,930,000 »
Disponible au 31 décembre 1939. — <i>Beschikbaar op 31 December 1939</i>		50,871 24

Année 1940.

COMPTE DE PRÉVISION POUR 1940.

DEPENSES PROBABLES. — WAARSCHIJNLIJKE UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :		
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i> ...	1,500,000 »	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i> ...	350,000 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i> ...	150,000 »	
		2,000,000 »
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VOOR MATERIALEN, KOSTEN VAN BEHEER :		
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i> ...	40,000 »	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud der burelen, geringe uitgaven</i> ...	15,000 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoeften, uitrusting</i> ...	200,000 »	
		255,000 »
III. — DÉPENSES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE UITGAVEN ...	25,000 »	
		25,000 »
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — AANNEMINGEN EN WERKEN :		
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i> ...	151,720,000 »	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour le compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i> ...	67,000,000 »	
		218,720,000 »
V. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN ...	40,000,000 »	
		40,000,000 »
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i> ...		261,000,000 »
VI. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN ...		11,395,000 »
Ensemble. — <i>Samen</i> ...		272,395,000 »

