

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

13 APRIL 1948.

13 AVRIL 1948.

WETSONTWERP

PROJET DE LOI

betreffende de raming voor het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid Verbinding voor het dienstjaar 1948.

relatif au compte de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi pour l'exercice 1948.

VERSLAG

RAPPORT

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

DOOR DE HEER MARCK.

PAR M. MARCK.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Artikel 6, paragraaf 4, van de wet van 11 Juli 1935, tot oprichting van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding, bepaalt dat de Minister van Verkeerswezen ieder jaar, vóór 15 November, bij de Kamers verslag indient over het verlopen dienstjaar, en dat hij tevens de rekening overlegt van de ramingen 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.*

Het verslag en de rekening van de voorziene uitgaven hebben het voorwerp uitgemaakt van het Kamerstuk n° 19, Kamer der Volksvertegenwoordigers, (zittingsjaar 1947/1948, 19 November 1947).

L'article 6 paragraphe 4 de la loi du 11 juillet 1935, créant l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi stipule que 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.*

Le rapport et le compte de prévision ont fait l'objet du document parlementaire n° 19. Chambre des Représentants (session 1947/1948, 19 novembre 1947).

(1) Samenstelling van de Commissie: de heren Brunfaut, voorzitter; Clerckx, De Paepe, Gootghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vae, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme. — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn. — Frère, Van den Bergh (Félix). — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

19: Wetsontwerp.

(1) Composition de la Commission: MM. Brunfaut, président; Clerckx, De Paepe, Gootghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vae, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme. — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn, — Frère, Van den Bergh (Félix). — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

19: Projet de loi.

Het voor het jaar 1948 gevraagde krediet beloopt 500 miljoen en wordt onderverdeeld als volgt :

A. — Aannemingen beheerd door het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding :

1. Tunnel 3 ^e en 4 ^e gedeelten (Kruidtuinlaan en Loxumstraat)	160 miljoen
2. Centrale halte — Voltooiing	15 „
3. Viaduct Brabantstraat en geschiktmaking van de Kruidtuin	10 „
4. Viaduct Bassestraat — Zuidstation... ..	80 „
5. Autobusstation en toegangswegen van het Zuidstation	15 „
6. Halte Kapelle en verzamelriool Huidvettersstraat	30 „
7. Metalen brug van de Zuidlaan	10 „
8. Ventilatie van de tunnel — Mechanisch gedeelte	10 „
9. Verschillende werken, algemene onkosten — onteigeningen... ..	10 „

Totaal van de aannemingen beheerd door het N. B. V. 340 „

B. — Ondernemingen beheerd door de N. M. B. S.

Burgerlijke bouwwerken, electriciteit en signalisatie 160 miljoen

Totaal 500 miljoen

Sedert einde 1947, datum waarop de rekening werd opgemaakt, hebben twee factoren invloed uitgeoefend op de ramingen. De eerste betreft de officiële verhoging van de lonen en maatschappelijke lasten, alsmede de verhoging van de materialen, toegestaan tijdens het tweede halfjaar 1947, en waarvan de verhogingscoëfficiënten onderscheidenlijk 21 à 25 t. h. bedragen. De tweede betreft de onderrichtingen van de Hoge Overheden om de werken zo mogelijk te bespoedigen, zodat de datum van de doortocht van de eerste treinen door de verbinding op begin 1950 zou kunnen worden gesteld. Wegens die factor heeft men voor 1948 werken moeten voorzien waarvan de uitvoering slechts voorzien was voor 1949 (de daaruit volgende verhoging van de uitgaven moet dus in mindering gebracht worden van de kosten van de werken welke dienen voorzien voor 1949 en volgende jaren).

Rekening houdend met het voorgaande, had de N.B.V. een aanvraag voor een bijkrediet van 200 miljoen willen indienen, wat het aangevraagde krediet van 500 op 700 miljoen zou hebben gebracht. Die 200 miljoen worden onderverdeeld in 93 miljoen, voortvloeiend uit de

Le crédit demandé pour l'année 1948 est de 500 millions et se décompose comme suit :

A. — Entreprises gérées par l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi :

1. Tunnel 3 ^e et 4 ^e tronçons (boulevard Botanique-rue de Loxum)	160 millions.
2. Halte Centrale — Parachèvements... ..	15 „
3. Viaduc rue de Brabant et aménagement du Jardin Botanique	10 „
4. Viaduc rue Basse — Gare du Midi	80 „
5. Gare Autobus et abords Gare du Midi... ..	15 „
6. Point d'arrêt Chapelle et collecteur rue des Tanneurs	30 „
7. Pont métallique Boulevard du Midi	10 „
8. Ventilation du tunnel — Partie mécanique... ..	10 „
9. Travaux divers, frais généraux — expropriations	10 „

Total des entreprises gérées par l'O. N. J. 340 millions.

B. — Entreprises gérées par la S. N. C. F. B.

Travaux de génie civil et électricité et signalisation 160 millions.

Total: 500 millions.

Depuis fin juin 1947, date à laquelle le compte a été établi, deux facteurs ont influencé les prévisions. Le premier concerne la hausse officielle des salaires et charges sociales ainsi que des matériaux, autorisée pendant le second semestre de l'année 1947, dont les coefficients de majoration sont respectivement de 21 à 25 %. Le second concerne les instructions des autorités supérieures de hâter si possible les travaux et fixer au début de 1950 la date de passage des premiers trains dans la Jonction. Ce facteur a entraîné la nécessité de prévoir, en 1948, des travaux dont l'exécution n'était prévue qu'en 1949 (l'augmentation de dépense qui en résulte viendrait donc en déduction du coût des travaux à prévoir pour 1949 et années suivantes).

Compte tenu de ce qui précède, l'O. N. J. aurait voulu introduire une demande de crédit supplémentaire de 200 millions, ce qui aurait porté le crédit demandé de 500 à 700 millions. Ces 200 millions se répartissent en 93 millions résultant de la hausse des salaires et matériaux et

verhoging van de lonen en van de materialen, en 107 miljoen voor de werken waarvan de uitvoering bespoedigd werd met het oog op de doortocht van de treinen door de verbinding begin 1950.

De Regering heeft ons verklaard, om bezuinigingsredenen, geen voldoening te kunnen geven aan het N. B. V.

Uw Commissie heeft dus de rekening van de ramingen van 500.000.000 frank goedgekeurd.

Zij heeft het nuttig geacht de leden van de Kamer in te lichten door de publicatie van het in bijlage gegeven plan (zie bijlage I, plan n° 189), dat het tracé geeft van de Verbinding alsmede de stand van de thans door het N. B. V. uitgevoerde werken.

Dit plan bevat, vertrekkend van de Brabantstraat :

- a) De Noordviaduct over de Brabantstraat — geëindigd.
- b) Het gedeelte van de tunnel in de Kruidtuin — geëindigd.
- c) Het gedeelte van de tunnel tussen de Kruidtuinlaan en de Loxumstraat. Die werken worden thans uitgevoerd en zullen geëindigd zijn einde 1949.
- d) Het gedeelte van de tunnel tussen de Loxumstraat en de Kapellekerk — geëindigd.
- e) De Zuidviaduct tussen de Kapellekerk en de Zuidlaan. Die werken worden thans uitgevoerd en moeten geëindigd zijn einde 1949.
- f) Kunstwerken van het Grondwetplein tussen de Zuidlaan en de voorgevel van het nieuw Zuidstation (Engelandstraat). Die werken worden thans uitgevoerd en moeten geëindigd zijn in Maart 1949.
- g) Metalen brug van de Zuidlaan en kunstwerken van het Grondwetplein, dienen begonnen in 1948 en 1949 en geëindigd einde 1949 en einde 1950.

Ziehier, overigens, hoe de gebouwen van de verschillende stations van de verbinding er uitzien :

NOORD-ZUIDVERBINDING.

Bestemming van de lokalen in de Noord- en Zuidstations, alsook die van de Centrale Halte.

A. — *Brussel-Noord* (Zie bijlage II; plan).

12 doorgaande sporen, 7 perrons (lengte 300 m.);
1 gang voor het vertrek, met mechanische escalators voor de toegang tot de perrons;
2 gangen voor de aankomst, met bagagelift.

Toegangsplein tot het latere ontvangstgebouw op halve hoogte tussen de Vooruitgangstraat en de stationperrons, met oprit aan de uiteinden, voor trams en motorrijtuigen.

107 millions de travaux dont l'exécution a été avancée pour permettre aux premiers trains de passer dans la Jonction au début de 1950.

Le Gouvernement nous a déclaré ne pas pouvoir donner satisfaction à l'O. N. J. pour des raisons d'économie.

Votre Commission a donc approuvé le compte de prévision de 500.000.000 de francs.

Elle a cru utile d'éclairer les membres de la Chambre en publiant le plan annexé (voir annexe I, plan n° 0189), qui donne le tracé de la Jonction ainsi que l'état d'avancement des travaux exécutés par l'O. N. J. à l'heure actuelle.

Ce plan comporte, en partant de la rue de Brabant :

- a) Le viaduc Nord au-dessus de la rue de Brabant — terminé.
- b) Le tronçon de tunnel dans le Jardin Botanique — terminé.
- c) Le tronçon de tunnel compris entre le boulevard Botanique et la rue de Loxum. Travaux en cours d'exécution et qui seront terminés fin 1949.
- d) Le tronçon de tunnel compris entre la rue de Loxum et l'église de Notre-Dame de la Chapelle — terminé.
- e) Le viaduc Sud compris entre l'église de Notre-Dame de la Chapelle et le boulevard du Midi. Travaux en cours d'exécution et qui doivent être terminés fin 1949.
- f) Ouvrages de la place de la Constitution entre le boulevard du Midi et la façade de la nouvelle gare du Midi (rue d'Angleterre), travaux en cours d'exécution et qui doivent être terminés en mars 1949.
- g) Pont métallique du boulevard du Midi et ouvrages de la place de la Constitution qui doivent être entamés en 1948 et 1949 et qui doivent être terminés fin 1949 et fin 1950.

D'autre part, voici comment se présenteront les bâtiments des différentes gares de la Jonction :

JONCTION NORD-MIDI

Destination des locaux dans les gares du Nord, du Midi et de la Halte Centrale.

A. — *Bruxelles-Nord* (voir annexe II : plan).

12 voies de passage; 7 quais (longueur 300 mètres).
1 couloir de départ avec escalators mécaniques d'accès aux quais.
2 couloirs d'arrivée avec monte-charges à bagages.

Esplanade d'accès au futur bâtiment des recettes à mi-hauteur entre la rue du Progrès et les quais de la gare avec rampe d'accès aux extrémités pour tramways et autos.

Ontvangstgebouw bestaande uit :

a) gelijkvloers : Internationale dienst voor reizigers, reisgoed. — Douanebewaarplaats en behandeling van het reisgoed.

Bewaarplaats voor fietsen, en verschillende bedrijfs-lokalen.

b) hoogte van het voorplein :

Voorhal (loketten) voor reizigers in binnendienst, tegenover de gang voor het vertrek.

Bewaarplaats voor handbagage (binnendienst). Restaurant.

2 uitganghallen tegenover de gangen voor het vertrek.

c) hogere verdiepingen :

Verschillende dienstlokalen.

Woning van de stationschef.

d) toren met uurwerk.

Koninklijk paviljoen met monumentale trap en receptie-salons.

Vrije ruimten onder het voorplein en op het gelijkvloers van de voorgevels van het nieuw station : magazijnen, transformatiecabine, enz.

B. — *Brussel-Zuid* (zie bijlage III : plan).

22 sporen : 18 doorgaande sporen, 4 doodlopende sporen ;

11 perrons van 300 m. lengte ;

2 dwarsgangen voor reizigers, met vaste en mechanische trappen ;

1 gang voor reisgoed, met bagagelift.

Ruime goederenhal met meer dan 10.000 m² oppervlakte, voor de behandeling van de door reizigerstreinen vervoerde colli (goederenvervoer).

Ontvangstgebouw bestaande uit :

a) onder de gelijkvloersverdieping :

Ruime bagagekom, met doorgangen en bagageliften verbonden met de lokalen van het gelijkvloers en met de perrons.

b) op de hoogte van de straat :

Voorhallen ;

Restaurant ;

Zaal der loketten ;

Bagagezaal ;

Douane ;

Wachtzalen met bar ;

Rode-Kruis, politie, w.-c., haarkapper, enz. ;

Uitganghal.

Bâtiment des recettes comprenant :

a) rez-de-chaussée : Service international pour voyageurs, bagages. — Consigne douane et manutention des bagages.

Consigne vélos et divers locaux d'exploitation.

b) niveau de l'esplanade :

Salle des pas-perdus (guichets) pour voyageurs du trafic intérieur en face du couloir de départ.

Consigne des bagages (trafic intérieur). Restaurant.

2 halls de sortie en face des couloirs d'arrivée.

c) niveaux supérieurs :

Différents bureaux administratifs.

Logement du chef de gare.

d) tour avec horloge.

Pavillon royal avec escalier monumental et salons de réception.

Espaces libres sous esplanade et au rez-de-chaussée des façades de la nouvelle gare : magasins, cabine de transformation, etc...

B. — *Bruxelles-Midi* (voir annexe III : plan).

22 voies : 18 de passage, 4 en cul de sac.

11 quais de 300 mètres de longueur.

2 couloirs transversaux pour voyageurs avec escaliers fixes et mécaniques.

1 couloir à bagages avec monte-charges.

Vaste hall aux marchandises de plus de 10.000 m² réservé à la manutention des colis transportés par trains de voyageurs (messageries).

Bâtiment des recettes comprenant :

a) en sous-sols :

Vaste cuvelage à bagages relié par couloirs et monte-charges aux locaux du rez-de-chaussée et aux quais.

b) au niveau de la rue :

Hall d'entrées ;

Restaurant ;

Salle des guichets ;

Salle des bagages ;

Douane ;

Salles d'attente avec bar ;

Croix-Rouge, police, lavatoires, coiffeur, etc... ;

Hall de sortie.

c) op de hoogte der perrons :

Burelen voor de diensten van de stationschef;
Seinhuis.

d) Toren met uurwerk.

Langsheen de Fonsnylaan, groot gebouwencomplex met verschillende verdiepingen :

Administratief gebouw (met dispatchingzaal);
Gebouw voorbehouden aan de postsorteerverrichtingen;
Gebouwen voor verschillende doeleinden-schrijnwerkerij, mechaniek, enz.

C. — Centrale Halte.

6 doorgangsporen — 3 perrons (lengte 300 m.)

I. Gedeelten voorbehouden aan de exploitatie van de halte :

a) *gelijkvloers*. Toegangshal — Loketten — Voorhal — Restaurant met bijlokale.

Monumentale trap voor vertrek langs tussenverdieping.
Ontvangstbureel en bureel voor het personeel van de N. M. B. S.

b) *tussenverdieping*. Vertrekpunt van de toegangstrappen tot elk perron (vertrek);

Uitgang van de trappen en van de mechanische escalators die van aan de perrons vertrekken (aankomst);

Vertrekpunt van de trap naar de uitgang; aan weerskanten voorzien van mechanische escalators.

Aantal diverse lokalen voor de exploitatiedienst en voor het gemak van de reizigers;

Een reserve lokalen voor nog niet voorgoed bepaalde bestemming.

c) *Souterreinen*. Eigenlijk station met zijn drie perrons (maakt deel uit van de tunnel der verbinding).

N. B. — De halte heeft geen reisgoeddienst, doch alleen een bagagebewaarpplaats.

II. Gedeelte voorbehouden aan andere diensten van de Maatschappij.

Inlichtingskantoren van de Handelsdienst;
Pers- en Publiciteitskantoren van de Maatschappij;
Postzegelkundig Centrum;
Diversen;
Enige reservelokalen voor tot op heden onvoorziene bestemmingen.

c) au niveau des quais :

Bureaux des services du chef de gare;
Cabine de signalisation.

d) tour avec horloge.

Longeant l'avenue Fonsny, important complexe de bâtiments à plusieurs étages :

Bâtiment administratif (avec salle de dispatching);
Bâtiment réservé au tri-postal;
Bâtiment à usages divers : menuiserie, mécanique, etc...

C. — Halte centrale.

6 voies de passage — 3 quais (longueur 300 mètres).

I. Parties réservées à l'exploitation de la halte :

a) *rez-de-chaussée*. Hall d'entrée — Guichets — Salle des pas-perdus — Restaurant et dépendances.

Escalier monumental de départ vers l'entre-sol — Bureau des recettes et pour le personnel de la S. N. C. B.

b) *entresol*. Départ des escaliers d'accès vers chaque quai (départ).

Débouché des escaliers et escalators mécaniques partant des quais (arrivée).

Départ de l'escalier vers la sortie, muni de deux escalators mécaniques latéraux.

Nombre de locaux divers pour le service de l'exploitation et les commodités des voyageurs.

Une réserve de locaux à destination non encore définitivement arrêtée.

c) *Sous-sols*. Gare proprement dite avec ses trois quais (fait partie du tunnel de la Jonction).

N. B. — La halte ne comporte pas de service à bagages, mais simplement une consigne.

II. Parties réservées à d'autres services de la Société.

Bureaux de renseignements du Service commercial.
Bureaux de « Presse et Publicité » de la Société.
Centre Philatélique.
Divers.

Quelques locaux de réserve pour imprévus à ce jour.

III. *Gedeelte voorbehouden aan andere organismen.*
(zijn verdeeld over de verschillende verdiepingen van het gebouw) :

Posterijen en R. T. T.;
O. B. L. U. T.;
Pershuis;
Koloniaal Bureau;
Handelsdienst (Buitenlandse zaken);
Sabena (thans beperkt tot een inlichtingsbureau).

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

H. MARCK.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

III. *Parties réservées à d'autres organismes*
(se répartissent entre les divers étages du bâtiment) :

Poste et R. T. T.;
O. B. L. U. T.;
Maison de la Presse;
Office Colonial;
Office du Commerce (Affaires Etrangères);
Sabena (limité présentement à un bureau de renseignements).

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

H. MARCK.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

0.189 6000 ^m
600000 130
C.M. 197
N. 1103

6000 130
 6000 130
 CM. 137
 E. 1303

MINISTÈRE DES COMMUNICATIES | MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

**OFFICE NATIONAL
POUR L'ACHÈVEMENT DE LA
JONCTION NORD-MIDI**

NATIONAAL BUREAU
VOOR DE VOLTOOIING DER
NOORD-ZUIDVERBINDING

VILLE DE BRUXELLES

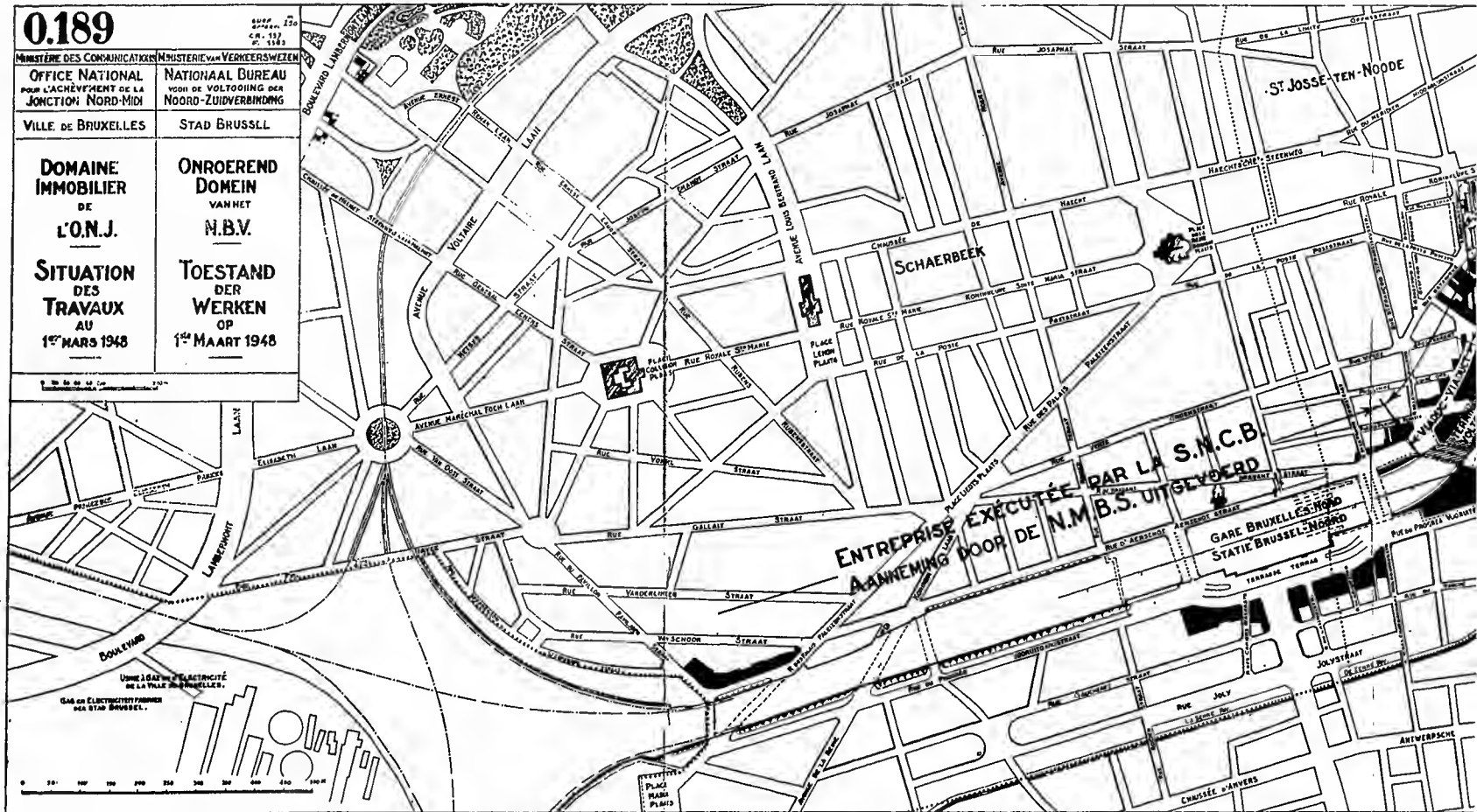
STAD BRUSSEL

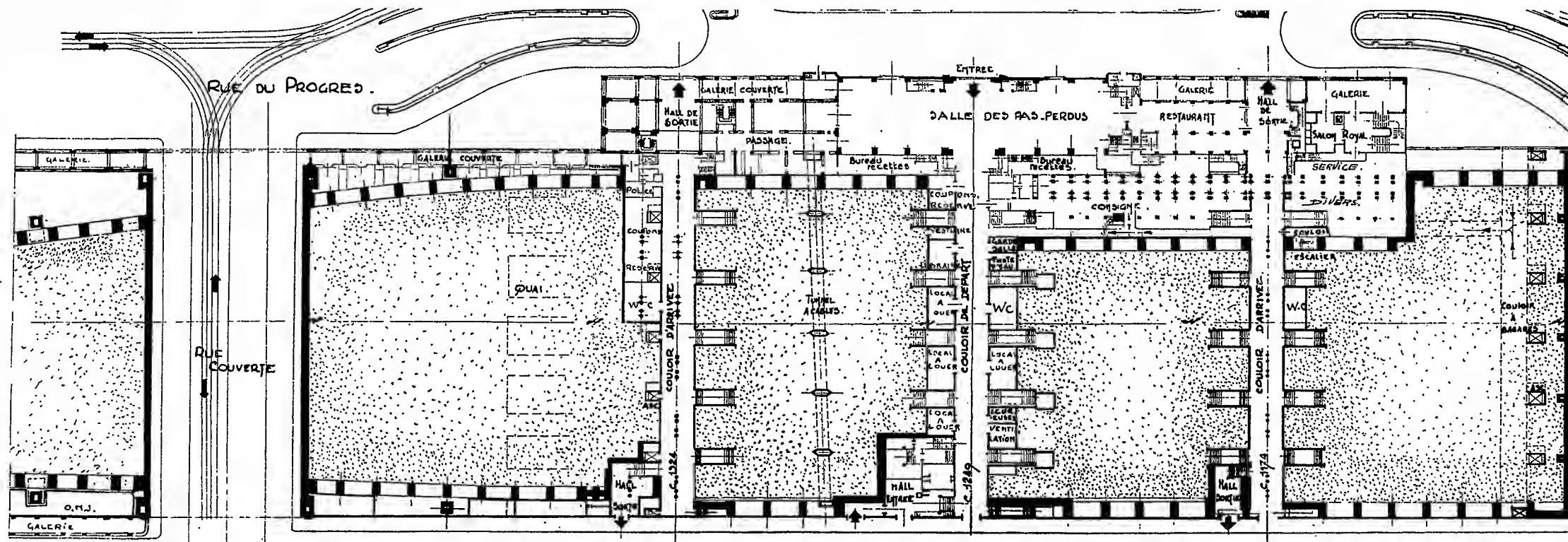
**DOMAINE
IMMOBILIER
DE
L'O.N.J.**

**ONROEREND
DOMEIN
VAN HET
N.B.V.**

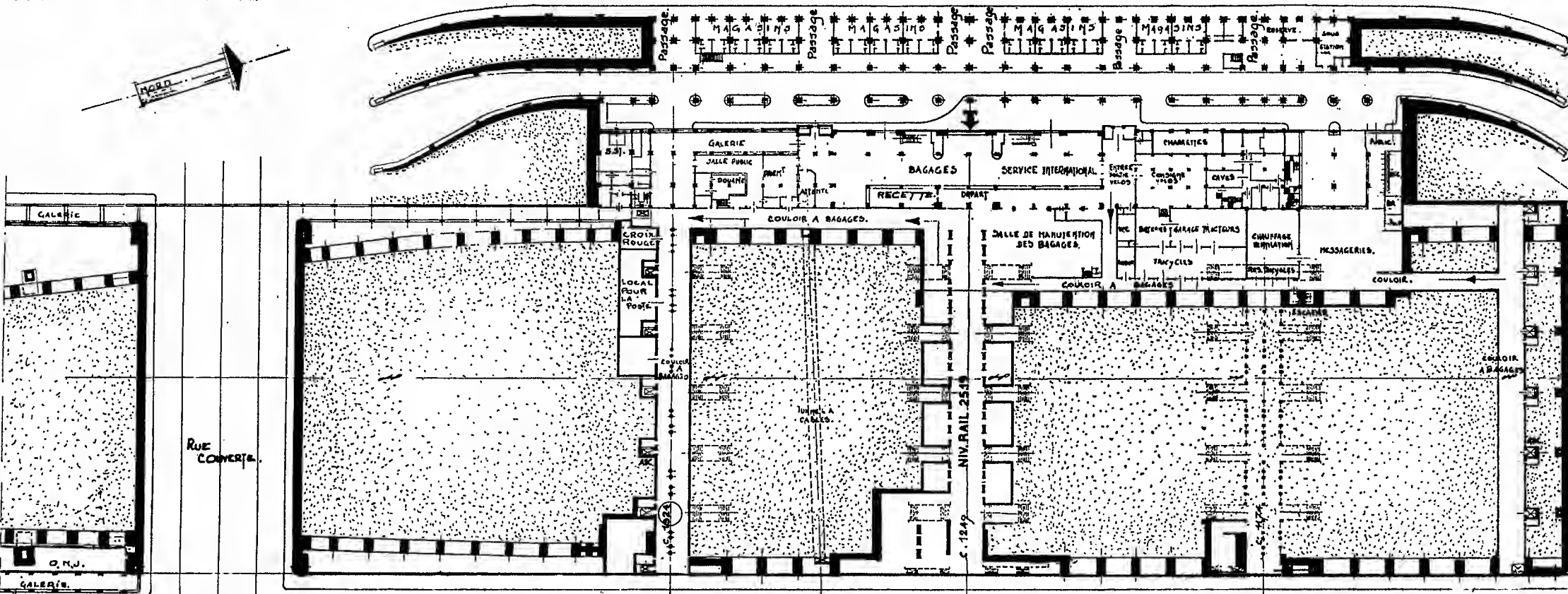
**SITUATION
DES
TRAVAUX
AU
1^{er} MARS 1948**

**TOESTAND
DER
WERKEN
OP
1^{ste} MAART 1948**



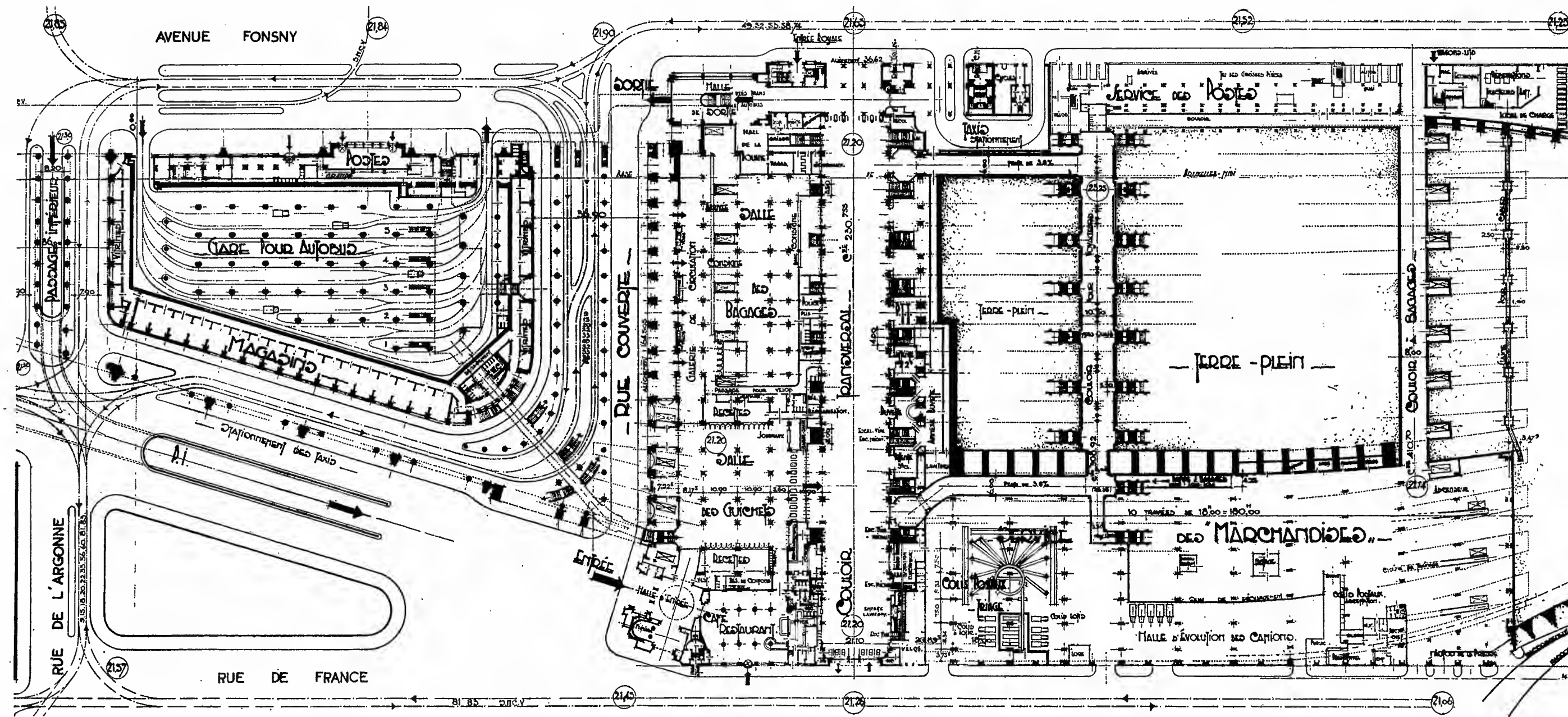


VUE EN PLAN AU NIV. + 21.10



VUE EN PLAN AU NIV. + 16.56

RUE D'AERSCHOT.



JONCTION NORD - MIDI
NOORD-ZUIDVERBINDING

Annexe III
Bijlage III

STATION DE BRUXELLES-MIDI
STATION BRUSSEL - ZUID

Ensemble de la situation à réaliser
Overzicht van de uit te voeren werken

PLAN DU REZ - DE - CHAUSSEE
PLAN VAN HET GELIJKVLOERS