

**BELGISCHE SENAAT****SÉNAT DE BELGIQUE**

ZITTING 1948-1949.

SESSION DE 1948-1949.

VERGADERING VAN 4 MEI 1949.

SÉANCE DU 4 MAI 1949.

**Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende de raming van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding voor het dienstjaar 1949.**

**Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi relatif au compte de prévision de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi pour l'exercice 1949.**

Aanwezig : de hh. DELPORT, voorzitter; DE BLOCK, DE HAECK, Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, NEELS, SCHOT, STEYAERT, VAN HONSEBROUCK, VERSIEREN, WALLAYS en VAN DEN STORME, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

1. — De uitgaven die door het N.B.V. voorzien waren gedurende 1949 beliepen 714 miljoen frank. Deze som werd door de begrotingsbesparingen verminderd tot op 500 miljoen frank, waarvan slechts een eerste schijf van 250 miljoen frank ter beschikking van het N.B.V. werd gesteld. Dank zij het Marshall-plan werd naderhand een uitbreiding van 250 miljoen frank verleend, die dus het totale krediet op 500 miljoen frank terugbracht.

2. — Sinds verscheidene voorgaande begrotingen, werden de aangevraagde kredieten altijd verminderd, een vertraging der werken werd daardoor onvermijdelijk. Einde 1949 zal er reeds een totaal van 2.250.000.000 frank uitgegeven zijn voor de werken der N. Z.-verbinding.

Het is dus vanzelfsprekend dat het van algemeen belang is de werken zo spoedig mogelijk te beëindigen en daarom de nodige kredieten ter beschikking van het N.B.V. te stellen.

3. — Beschouwen we thans de stand der werken zoals deze zich einde 1949 zal voordoen :

#### A. — DOOR HET N.B.V. UITGEVOERDE WERKEN.

De 2 kilometer-lange tunnel, gelegen tussen de Kruidtuin en de Kapellekerk, zal volledig afgewerkt

Zie :

Gedr. St. van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

55 (Zitting 1948-1949) : Wetsontwerp;  
241 (Zitting 1948-1949) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

6 en 7 April 1949.

1. — Le compte de prévision des dépenses à effectuer par l'O.N.J. en 1949 s'élevait à 714 millions. Cette somme fut réduite, par suite de la compression des budgets, à 500 millions, dont une première tranche de 250 millions seulement était accordée à l'O.N.J. Par la suite, le plan Marshall procura un supplément de 250 millions et rétablit ainsi le crédit accordé de 500 millions.

2. — Depuis plusieurs exercices budgétaires, les crédits demandés ont toujours été réduits. Il en résulte un ralentissement inévitable des travaux. Notons que, fin 1949, une somme de 2.250.000.000 fr. aura été investie dans les travaux de la Jonction.

Il saute aux yeux que l'intérêt général consiste à hâter la terminaison des travaux dans le plus bref délai possible et, dans ce but, d'y affecter les crédits nécessaires.

3. — Examinons maintenant l'état d'avancement des travaux, tel qu'il se présentera à la fin de l'année 1949.

#### A. — TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'O.N.J.

Le tunnel de 2 kilomètres de longueur, s'étendant depuis le Jardin Botanique jusqu'à l'église de

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

55 (Session de 1948-1949) : Projet de loi;  
241 (Session de 1948-1949) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

6 et 7 avril 1949.

zijn; eveneens zal het Noorderviadukt tussen het opgehoogde Noordstation en het Noorderuiteinde van de tunnel, beëindigd zijn.

Het Zuiderviadukt zal insgelijks voltooid zijn tussen de Kapellekerk en de Zuidlaan, zoals ook de eerste vierhoek voor de waaivormige wissel- en sporenbundel op de Grondwetplaats, en een westelijke schijf van de grote vierhoek op dewelke twee sporen zullen kunnen geplaatst worden. De stalen brug over de Zuidlaan zal slechts tegen einde 1950 voltooid zijn.

De ruwbouw en het onderdakbrengen van het uitbatingsgebouw der Centrale Halte zijn voltooid. Het afwerken ervan is in uitvoering, hoofdzakelijk wat de verdiepingen betreft, die voor de spooruitbating in aanmerking komen.

## B. — DOOR DE N.M.B.S. UITGEVOERDE WERKEN.

### a) Zuidstation :

Het nieuwe uitbatingsgebouw aan de Frankrijkstraat werd op 1 April 1949 in dienst gesteld en het oude uitbatingsgebouw van de Argonnestraat, dat op dezelfde datum buiten dienst werd gesteld, zal eerstdaags afgebroken worden, om het voortzetten der werken van de grote vierhoek mogelijk te maken. Van nu af vertrekken alle treinen op verhoogd peil (12 sporen), behalve die voor Charleroi, die door een voorlopig station op laag peil uitgebaat worden; dit voorlopig station is gelegen Fonsnylaan n° 48. Er valt op te merken dat het electrificeren dezer lijn in September 1949 zal voltooid zijn en dat voor die tijd de ophogingswerken van het Zuidstation ver genoeg zullen gevorderd zijn opdat ook die lijn door vier nieuwe sporen op verhoogd peil zal kunnen uitgebaat worden. Een doorgang voor voetgangers verbindt de Fonsnylaan met de Frankrijkstraat op de hoogte van de Engelandstraat; hierdoor wordt de verbinding tussen het voorlopig station der lijn voor Charleroi met het verhoogd station der Frankrijkstraat vergemakkelijkt.

Er valt ook nog aan te stippen dat belangrijke geluidwerende isolatiewerken in het Zuidstation werden uitgevoerd. Door zijn ligging onder de opgehoogde sporen, t.t.z. onderworpen aan de trillingen en geluiden veroorzaakt door het rijden van talrijke treinen, was het nodig een groot aantal lokalen van een geluidwerende isolering te voorzien, zowel ten gunste der reizigers als om normale arbeidsvoorwaarden te kunnen verzekeren aan de talrijke bedienden die in het station bestendig te werk zullen gesteld worden. Zo werd de grote lokettenzaal uitgevoerd als een onafhankelijk ruim en van het dragend raamwerk van het station geïsoleerd; dezelfde voorzorgen werden in acht genomen voor andere lokalen: dwarsperron, drankzalen, wachtzalen, enz.

### b) Noordstation :

De eerste drie opgehoogde sporen en het uitbatingsgebouw der Aarschotstraat zijn in dienst voor de elektrische lijn Brussel-Antwerpen.

Notre-Dame de la Chapelle, sera complètement terminé. Il en sera de même du viaduc Nord reliant la gare du Nord surélevée à la tête Nord du tunnel.

Le viaduc Sud sera également terminé depuis l'église de la Chapelle jusqu'au boulevard du Midi. Il en sera de même du premier quadrilatère d'épanouissement des voies de la place de la Constitution et d'une tranche Ouest du grand quadrilatère permettant la pose de deux voies. Le pont métallique du boulevard du Midi ne pourra être terminé qu'à la fin de l'année 1950.

Les travaux de gros-œuvre et de mise hors d'eau du bâtiment des recettes de la Halte Centrale sont terminés. Les travaux de parachèvement, axés principalement sur les étages ferroviaires, sont en cours.

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

### a) Gare du Midi :

Le nouveau bâtiment des recettes de la rue de France a été mis en service le 1<sup>er</sup> avril 1949 et les anciennes installations de la rue d'Argonne, mises hors service à la même date, seront bientôt livrées aux démolisseurs pour permettre la continuation des travaux du grand quadrilatère. Désormais, tous les trains partent de la gare haute (12 voies) à l'exception de la ligne de Charleroi, qui est exploitée par une gare basse spéciale, située 48, avenue Fonsny. Notons que l'électrification de cette ligne doit être prête pour le mois de septembre 1949. A cette date, la continuation des travaux de relèvement de la gare du Midi permettra à la ligne de Charleroi de partir également de la gare haute (4 nouvelles voies). Un passage pour piétons, situé à hauteur de la rue d'Angleterre, relie l'avenue Fonsny à la rue de France et facilite la communication entre la gare basse de Charleroi et la gare haute rue de France.

Il est à remarquer que d'importants travaux d'isolation acoustique ont été réalisés à la gare du Midi. De par sa situation de gare sous voies, c'est-à-dire soumise au passage de nombreux trains donnant lieu à des vibrations et à du bruit, il fallait procéder à l'isolement de nombreux locaux, tant pour le bien des voyageurs que pour assurer un travail normal à de nombreux employés appelés à travailler en permanence dans la gare. C'est ainsi que la grande salle des guichets constitue une caisse isolée de l'ossature de la gare. Des précautions analogues ont été prises dans d'autres locaux : quai de tête, buvettes, salles d'attente, etc.

### b) Gare du Nord :

Les trois premières voies ainsi que le bâtiment des recettes rue d'Aerschot sont en exploitation pour la ligne électrique Bruxelles-Anvers.

De tegenwoordig in uitvoering zijnde werken omvatten het ophogen van drie nieuwe sporen, nl. de op laag peil gelegen en buiten dienst gestelde voormalige lijn van Brussel-Antwerpen.

Het eerste derde van het uitbatingsgebouw (Vooruitgangstraat) is voltooid, evenals de fundeerpalen van het overige deel van dit gebouw; dit laatste zal hoogstwaarschijnlijk nog tijdens 1949 in aanbesteding gesteld worden.

#### 4. — *Vooruitzichten.*

Op het einde van 1949 en gedurende 1950 zal het N.B.V. doorwerken aan het opbouwen der ventilatiecentrales, aan het aanleggen der bestratingen tussen de Loxumstraat en de Kruidtuinlaan en aan het in orde brengen van de Kruidtuin die doorkruist wordt door een bestrating welke rechtstreeks het Noordstation zal verbinden met de Centrale Halte; die rijweg wordt aangelegd onder door de Kruidtuinlaan.

Op die wijze kan het autoverkeer vanaf het Noordstation de wijken der Nationale Bank, der Centrale Halte en der Kapellekerk bereiken langs een weg van 22 meter breedte, zonder het Rogierplein te moeten benutten, noch het verkeer van de Kruidtuinlaan op het huidige peil te moeten doorsnijden. Hetzelfde geldt voor de voetgangers voor dewelke een speciale doorgang wordt aangebracht onder de Kruidtuinlaan en die de Kruidtuin verbindt met de nieuwe bestrating van de Verbindingslaan (Pachecostraat).

Einde 1949 voorziet het N.B.V. de aanbesteding van het overige deel van de grote vierhoek voor de waaivormige sporenbundel juist vóór het nieuwe Zuidstation. Deze werken zullen tijdens 1950 en 1951 uitgevoerd worden.

Daar de ruwbouw van de tunnel tegen Augustus 1949 zal voltooid zijn, zal de N.M.B.S. vanaf October het aanleggen der sporen, ballast, signalen, enz... aanvangen.

Tijdens 1949 en 1950 zal het N.B.V. het afwerken verzorgen van de verdiepingen der Centrale Halte, welke betrekking hebben op de spoorweguitbating en, indien de nodige kredieten voor 1950 toegekend zijn, zullen al de andere verdiepingen terzelfder tijd, t.t.z. begin 1951, kunnen afgewerkt worden. Het spreekt vanzelf dat de zuinigste werkwijze er in bestaat al de lokalen gezamenlijk af te werken in plaats van het gebouw te verdelen in twee delen waarvan de afwerking op twee verschillende tijdstippen zou geschieden. Daarenboven valt er op te merken dat hoe eerder al de lokalen afgewerkt zijn, hoe eerder men ze zal kunnen verhuren, hetgeen de delging der bouwkosten op een kortere tijdsruimte mogelijk maakt.

Zoals hieronder zal blijken uit de planning's der Noord- en Zuidstations, zullen, vanaf Mei 1951, de treinen uit Antwerpen de reizigers tot in de Centrale Halte brengen door de sporen van de Oostschacht van de tunnel.

Het zou mogelijk geweest zijn die uitbating op een vroeger tijdstip te verzekeren, maar het werd onwen-

Les travaux en cours comportent la surélévation de trois nouvelles voies, les voies basses désaffectées de la ligne Bruxelles-Anvers.

Le premier tiers du bâtiment des recettes ainsi que les pieux de fondations du restant du bâtiment sont terminés. La mise en adjudication du restant du bâtiment se fera vraisemblablement en 1949.

#### 4. *Perspectives d'avenir.*

A la fin de l'année 1949 et au cours de l'année 1950, l'O.N.J. travaillera à l'exécution des centrales de ventilation, au rétablissement de la voirie entre la rue de Loxum et le boulevard Botanique ainsi qu'à la remise en état du Jardin Botanique, qui sera traversé par une artère carrossable reliant ainsi directement la gare du Nord à la Halte Centrale, en passant sous le boulevard du Jardin Botanique.

De cette façon, les automobilistes pourront gagner, de la gare du Nord, le quartier de la Banque Nationale, de la Halte Centrale et de l'église de la Chapelle par une artère de 22 mètres de largeur sans devoir passer par la place Rogier ni recouper à niveau le boulevard du Jardin Botanique. Il en sera de même pour les piétons, qui trouveront un passage spécial reliant le Jardin Botanique au boulevard de la Jonction en passant sous le boulevard Botanique.

A la fin de l'année 1949, l'O.N.J. mettra en adjudication le restant du grand quadrilatère d'épanouissement des voies devant la nouvelle gare de Bruxelles-Midi. Ces travaux seront exécutés au cours des années 1950 et 1951.

Les travaux de génie civil du tunnel étant terminés au cours du mois d'août 1949, la S.N.C.F.B. commencera, dès le dernier trimestre de l'année, la pose des voies, ballast, signalisation, etc.

Au cours des années 1949 et 1950, l'O.N.J. continuera le parachèvement des étages ferroviaires de la Halte Centrale et, si les crédits nécessaires sont accordés pour 1950, le parachèvement des autres étages du bâtiment pourront être exécutés et terminés en même temps que les étages ferroviaires c'est-à-dire au début de 1951. Il va sans dire que la solution la plus économique consiste à effectuer le parachèvement du bâtiment en une fois, plutôt que de le diviser en deux phases et que, de plus, plus tôt les locaux seront terminés, plus rapidement ils pourront être loués, ce qui permettra d'amortir le coût des travaux de parachèvement dans un délai plus rapproché.

Comme nous le verrons plus loin, en examinant le planning des gares du Nord et du Midi, à partir du mois de mai 1951, les trains de la ligne d'Anvers amèneront les voyageurs à la Halte Centrale par le pertuis Est du tunnel.

On aurait pu hâter l'arrivée des trains dans le pertuis Est du tunnel jusqu'à la Halte Centrale,

selijk geacht de reizigers een perron en lokalen te laten benuttigen die nog volop in afwerking zouden zijn.

Op hetzelfde tijdstip zullen de treinen van Luik en andere lijnen, door de middenschacht van de tunnel, kunnen doorgeleid worden tot in de Centrale Halte en verder tot in het Zuidstation, dank zij de twee sporen die op de Westelijke schijf van de grote vierhoek zullen aangelegd zijn.

De planning der werken aan het Noordstation voorziet : einde 1950, 6 opgehoogde sporen; einde 1951, 7 opgehoogde sporen; einde 1952, 8 opgehoogde sporen; de vier laatste sporen zullen op einde 1953 aangelegd zijn. Tijdens 1950, 1951 en 1952 zal de N.M.B.S. doorwerken aan het afbouwen van het uitbatinggebouw der Vooruitgangstraat.

Voor het Zuidstation voorziet men voor einde 1949 16 opgehoogde sporen en voor einde 1950, 22, 't zij heel de sporenbundel. Tijdens 1950 en 1951 voorziet men het optrekken van verscheidene gebouwen langs de Fonsnylaan.

Tegen einde 1952 of begin 1953 voorziet men de volledige electrificatie en de totale uitbating van de Noord-Zuid Verbinding op voorwaarde dat de aanvraagde kredieten jaarlijks worden toegekend.

Op tien minuten tijd zullen de reizigers van uit het Noordstation kunnen doorrijden tot het Zuidstation met inbegrip van de stilstand in de Centrale Halte. Twee andere stopplaatsen, de eerste nabij de Congreszuil en de tweede nabij de Kapellekerk, zullen door 4 der 6 sporen van de tunnel bediend worden (midden-en Oostschacht).

Merken wij nog op dat de N.M.B.S. 26 elektrische locomotieven heeft besteld voor het verkeer op de lijnen Brussel-Antwerpen en Brussel-Charleroi.

De bestelde locomotieven bezitten de volgende karakteristieken :

20 locomotieven : 100 Km/u. — 2.200 P.K., geconstrueerd door « Les Ateliers Baume et Merpent » en door de « A.C.E.C. »;

3 locomotieven : 120 Km/u. — 2.700 P.K. geconstrueerd door dezelfde firma's;

3 locomotieven : 130 Km/u. — 2.800 P.K., geconstrueerd door de « Forges et Fonderies de Haine-St-Pierre » en de Mij « Brown Boveri ».

### **De Noord-Zuid Verbinding en het Verkeersvraagstuk door Brussel.**

Het verwezenlijken van een rechtstreekse spoorverbinding tussen de Noord- en Zuidstations maakt het de reizigers mogelijk door de hoofdstad te rijden zonder gebruik moeten te maken van het tram- of autoverkeer; hierdoor zal het stadsverkeer in het Centrum merkkelijk ontlast worden.

mais on a voulu éviter de faire débarquer les voyageurs dans une gare en plein travail de parachèvement.

A la même date, les trains de la ligne de Liège et autres lignes arriveront à la Halte Centrale par le pertuis central du tunnel et continueront jusqu'à la gare du Midi en empruntant les deux voies de la tranche Ouest du grand quadrilatère d'épanouissement des voies.

Le planning de la gare du Nord peut s'établir comme suit : fin 1950, 6 voies relevées, fin 1951, 7 voies relevées, fin 1952, 8 voies relevées, les 4 voies restantes étant relevées fin 1953. Au cours des années 1950 à 1952, la S.N.C.F.B. procédera à l'achèvement du bâtiment des recettes de la rue du Progrès.

A la gare du Midi, la situation se présentera comme suit : 16 voies relevées pour fin 1949 et 22 voies, soit la totalité de la plate-forme, pour fin 1950. Au cours des années 1950 et 1951, on procédera à la construction de bâtiments divers du côté de l'avenue Fonsny.

A la fin de l'année 1952, ou au début de 1953, pour autant que les crédits demandés chaque année soient accordés, la Jonction sera complètement électrifiée et mise en exploitation intégralement.

En dix minutes, les voyageurs passeront de la gare du Nord à la gare du Midi avec un arrêt à la Halte Centrale. Deux points d'arrêt situés, le premier à hauteur de la Colonne du Congrès et le second à hauteur de l'église de Notre-Dame de la Chapelle, desserviront quatre des six voies du tunnel (pertuis central et pertuis Est).

Notons également que la S.N.C.F.B. a passé commande de 26 locomotives électriques destinées au trafic des lignes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Charleroi.

Les caractéristiques générales de ces engins sont les suivantes :

20 locomotives : 100 km.H. — 2200 H.P. construites par les Ateliers Baume et Merpent et les A.C.E.C.

3 locomotives : 120 km.H. — 2700 H.P.; construites par les mêmes firmes.

3 locomotives : 130 km.H. 2800 - H.P., construites par les Forges et Fonderies de Haine-St-Pierre et la Société Brown Boveri.

### **La Jonction Nord-Midi et le problème de la circulation dans Bruxelles.**

Le fait de réaliser une liaison ferroviaire entre les gares du Nord et du Midi et de permettre ainsi aux voyageurs de traverser directement la capitale sans devoir descendre à la gare du Nord, prendre un tramway ou un taxi pour gagner la gare du Midi ou vice-versa, facilitera la circulation dans les boulevards du centre.

Daarenboven zal Brussel in de toekomst 3 stations (Noord, Zuid en Centrale Halte) en 2 stopplaatsen (Congres en Kapellekerk) bezitten, hetgeen een betere verdeling zowel van de vertrekkende als van de aankomende reizigers zal teweeg brengen; en ook nog een groter gemak voor de reizigers betekenen.

De Centrale Halte ligt in het hart van de stad, in de onmiddellijke buurt van de ministeries en van belangrijke handelsfirma's; zij zal ongetwijfeld benuttigd worden door een groot aantal reizigers, die dagelijks van uit de provincie in de hoofdstad komen arbeiden. Bemerken we hier dat een speciale uitgang rechtstreeks toegang zal verlenen tot de Grasmarkt en van daar uit tot de Beurs.

Wat het autoverkeer betreft, verbindt een nieuwe 22 meter brede laan de Kapellekerkwijk met de Putterijwijk; deze laan loopt verder door langs de Nationale Bank, waar zij de vroegere de Berlaimontstraat ontleent en verder langs de Pachecostraat, die ook tot minimum 22 meter zal verbreed worden; vandaar kruist zij de Kruidtuinlaan door een onderdoorgang, doorloopt de Kruidtuin en mondt uit nabij het nieuwe Noordstation; de onderdoorgang aan de Kruidtuinlaan vermijdt dus een kruispunt op hetzelfde peil van twee belangrijke verkeersstromen.

Het autoverkeer kan dus de buurt van het Noordstation verlaten zonder het Rogierplein te benutten.

### **Het Verkeer rondom het nieuwe Zuidstation.**

#### **1. — INLEIDING.**

Het achteruitleggen van het Zuidstation naar Vorst toe ingevolge de Noord-Zuidverbinding en de ondersteuningswerken voor de sporenbundels, die de zes lijnen van de verbinding aan de kant van de Zuidlaan doen aansluiten met de 18 sporen van het nieuwe station, hebben het vraagstuk van de stedenbouwkundige ordening rondom het station Brussel-Zuid doen rijzen.

De hoofdlijnen van dit stedenbouwkundig plan berusten voornamelijk op de volgende gegevens :

- a) noodzakelijke aanleg van een nieuw stratencomplex voor de nieuwe verkeersstromen, die na de voltooiing van de Verbinding zullen ontstaan;
- b) verplichting om de reizigers die de stads- of buurttram, taxis of eigen wagens gebruiken, dicht bij het nieuwe ontvangstgebouw van de spoorweg te brengen;
- c) doelmatig gebruik van de overdekte ruimte onder de spoorlijnen;

Deze gegevens leidden tot de aanleg :

- a) van een complex van nieuwe of verbrede straten waardoor dwarsverbindingen tussen de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan (Argonnestraat en overdekte straat ter breedte van 30 meter)

De plus, Bruxelles comportera 3 gares (Nord, Midi, Halte Centrale) et deux points d'arrêt (Congrès et Chapelle). Il en résultera une meilleure répartition des voyageurs à l'arrivée et au départ, et une grande facilité pour les usagers du rail.

La Halte Centrale, située en plein cœur de la ville, tout près des ministères et des bureaux commerciaux importants, recevra certainement une importante clientèle de voyageurs venant tous les jours de province pour se rendre à leur travail dans la capitale. Notons qu'une sortie spéciale permettra aux voyageurs d'atteindre la rue du Marché-aux-Herbes et, de là, la Bourse.

Au point de vue de la circulation automobile, on sait qu'un boulevard de 22 mètres de largeur reliera le quartier de la Chapelle au quartier de la Putterie. Passant le long de la Banque Nationale par les rues de Berlaimont et Pachéco, dont la largeur sera portée également à 22 mètres minimum, cette nouvelle artère atteindra finalement la gare du Nord en passant sous le boulevard Botanique, réalisant ainsi le croisement de deux artères importantes à des niveaux différents et donc sans recoupement.

Les automobilistes pourront donc ainsi quitter les abords de la gare du Nord sans devoir repasser par la place Rogier.

### **Circulation aux abords de la nouvelle Gare du Midi.**

#### **1. — INTRODUCTION.**

Le recul de la gare du Midi vers Forest, consécutif à la réalisation de la jonction et la construction des ouvrages destinés à supporter les faisceaux des liaisons ferroviaires reliant les six voies de la Jonction du côté du boulevard du Midi aux dix-huit voies à quai de la nouvelle gare, ont posé le problème de l'urbanisation des abords de la gare de Bruxelles-Midi.

Les lignes directrices de ce plan d'urbanisation sont conditionnées par les données principales suivantes :

- a) nécessité de créer une voirie nouvelle s'adaptant aux nouveaux courants de circulation qui prendront naissance après la réalisation de la Jonction;
- b) obligation d'amener les voyageurs utilisant les Tramways Bruxellois, les Tramways Vicinaux, les taxis et les voitures privées, à proximité du nouveau bâtiment des recettes du chemin de fer;
- c) utilisation rationnelle des espaces couverts par le support des voies de chemin de fer.

Ces données ont conduit à la construction :

- a) d'un ensemble de rues nouvelles ou élargies réalisant de bonnes liaisons transversales entre la rue de France et l'avenue Fonsny (rue de l'Argonne et rue couverte de 30 mètres de largeur) et d'autres

en andere verbindingen tussen Noord en Zuid (Frankrijkstraat en Fonsnylaan, op 25 meter breedte gebracht);

b) van een overdekt tramstation, juist vóór het nieuwe ontvangstgebouw voor alle lijnen die over de centrumlanen en de buitenlanen lopen;

c) een autobusstation tussen het tramstation en de Argonnestraat;

d) een buurttramstation aan de Jamarlaan;

e) van een parkeerplaats voor taxis en private auto's.

Opdat de reizigers snel en veilig van hét ene vervoermiddel op het andere zouden kunnen overstappen, moet een complex van onderaardse gangen aangelegd worden tussen het autobusstation, het station van de Brusselse trams, het station van de buurttrams, en de in- en uitgangshallen van het reizigersstation.

## 2. — VERKEER VAN TRAMS EN VOERTUIGEN.

Het verkeer van de verschillende private en openbare vervoermiddelen ter hoogte van de begane grond veroorzaakte verscheidene gevaarlijke knooppunten : een eerste aan de kruising van de Zuidlaan en Maurice Lemonnierlaan, een tweede aan de kruising van de nieuwe laan en de Argonnestraat en tenslotte een derde aan de hoek van de Fonsnylaan en de Engelandstraat.

Het door elkaar lopen van al het verkeer op hetzelfde vlak was niet denkbaar. Aan de kruising van de Argonnestraat en de nieuwe laan ware dan een driehoekige bundel van tramverbindingen moeten komen, die druk bereden moest worden door trams (2.000 wagens per dag), zowel als door auto's in Noord-Zuidelijke richting (van het stadscentrum naar het nieuwe station) en in Oost-Westelijke richting (van St-Gillis naar Anderlecht of het station). Daarom werd een tramtunnel ontworpen met als gevolg dat alle trams van de weg verdwijnen in de ruimte tussen de Lemonnierlaan en het nieuwe station, waarbij de afritten naar deze tunnel zodanig geplaatst zijn, dat zij het autoverkeer het minst mogelijk hinderen.

Deze op- en afritten liggen :

a) in de overdekte gang van de verbinding voorbehouden voor de trams;

b) in de as van de Jamarplaats in het midden van het buurttramstation;

c) in de Poincarélaan in de richting van de Luchtvaartsquare;

d) in de as van de Lemonnierlaan.

Deze tunnel, die het wegverkeer in het algemeen vergemakkelijkt en een verhoging van de verkeersdruk mogelijk maakt, vereenvoudigt tevens de politiematregelen en houdt voor de toekomst de mogelijkheid van een ondergrondse tram open.

liaisons dans le sens Nord-Sud (rue de France et avenue Fonsny portées à 25 mètres de largeur);

b) d'une gare couverte de tramways où passeraient toutes les lignes empruntant les boulevards du centre et les boulevards extérieurs, à front du nouveau bâtiment des recettes;

c) d'une gare pour autobus située entre la gare des tramways et la rue de l'Argonne;

d) d'une gare vicinale située au boulevard Jamar;

e) l'emplacement pour parquer les voitures privées et taxis.

En vue de permettre aux voyageurs le passage rapide avec sécurité de l'un à l'autre moyen de transport, un ensemble de couloirs souterrains doit être créé assurant une communication entre la gare d'autobus, la gare des Tramways Bruxellois, la gare vicinale et les halls d'entrée et de sortie de la gare à voyageurs.

## 2. — CIRCULATION DES TRAMWAYS ET DES VÉHICULES.

La circulation au niveau du sol des divers véhicules privés et des transports publics créait plusieurs nœuds de communication dangereux : un premier au carrefour du boulevard du Midi et du boulevard Maurice Lemonnier, un deuxième au carrefour du nouveau boulevard et de la rue de l'Argonne et enfin un troisième au coin de l'avenue Fonsny et de la rue d'Angleterre.

Les recoupements à niveau de toutes les circulations n'étaient pas imaginables. A la rencontre de la rue de l'Argonne et du nouveau boulevard aurait dû s'établir un faisceau triangulaire de liaisons de tramways parcouru à grande cadence tant par les tramways (2.000 voitures par jour) que par le charroi automobile dans la direction Nord-Sud (du centre de la ville vers la gare nouvelle) et dans la sens Est-Ouest (de Saint-Gilles vers Anderlecht ou vers la gare). C'est pourquoi la construction d'un tunnel pour tramways, qui a pour effet de faire disparaître complètement les tramways de la voirie dans tout l'espace situé entre le boulevard Lemonnier et la nouvelle gare, a été envisagée, la position des rampes d'accès à ce tunnel étant choisie de façon à contrarier le moins possible la circulation automobile.

Ces rampes se situent :

a) dans le passage couvert de la Jonction réservé aux tramways;

b) dans l'axe de la place Jamar au milieu de la gare des tramways vicinaux;

c) dans le terre-plein du boulevard Poincaré en direction du square de l'Aviation;

d) dans l'axe du boulevard Lemonnier.

La création de ce tunnel, qui facilite la circulation routière en général et permet une augmentation de la densité du trafic, simplifie également les mesures de police et réserve pour l'avenir la possibilité de la création d'un tramway souterrain.

De uitvoeringswerken zijn afhankelijk van de aanleg van een nieuwe verkeersader tussen de Baraplaats en de Frankrijkstraat ter hoogte van de hoofdingang van het station. Deze verkeersader zou bijdragen tot de opheffing van de verkeersopstopping, die thans op de Baraplaats bestaat en een gemakkelijke toegang verschaffen voor de trams in de richting van de Frankrijkstraat.

De uitgaven voor de werken kunnen als volgt geraamd worden :

kosten van onteigening en aanleg van de nieuwe verkeersader : 37 miljoen, met inachtneming van de wederverkoop der beschikbaar geworden gronden ;

kosten van de uitgevoerde werken : tunnel, op- en afritten, enz. : 78 miljoen ;

dienstbaarheden in verband met de openbare diensten : voorlopige omleiding en verplaatsing van de geleidingen, kabels, trams, enz. : 20 miljoen ; dit is te zamen zowat 135 miljoen.

### 3. — STANDPLAATS VOOR TAXIS.

In het algemeen aanlegplan van het station stappen de reizigers in de taxis aan de kant van de Fonsnylaan en wel aan het uiteinde van de grote dwarsgang van het station dichtbij de ingangen van het administratiegebouw aan de Fonsnylaan. De standplaats voor taxis was oorspronkelijk redelijk ver ontworpen van de plaats waar de reizigers moesten instappen vóór het autobusstation, en de taxis, die hierheen zouden komen, moesten de autobussen, die uit het overdekt station naar de Fonsnylaan kwamen, alsmede de trams, die hier in- en uitreden, kruisen.

Een degelijke oplossing voor het stationneren van taxi's kan gevonden worden in een overdekte hal onder de sporen van het station aan de Fonsnylaan, achter het gebouw van de postdienst, tussen de tweede reizigersgang en goederengang. Die ruimte moest normaal volgens het aanlegplan van het station met ingang van 15 September 1949 aangevuld worden ter voltooiing van het verhogingswerk. Er zullen ongeveer 150 rijtuigen kunnen geborgen worden. De taxi's zullen van de bergplaats naar de instapplaats onder de tweede reizigersgang doorrijden via een galerij met tweerichtingsverkeer.

Aldus zal de opneming van reizigers aan de uitgang van het station doelmatig kunnen geregeld worden. Zij zal kruisingen en zwenkingen van de taxi's in de Fonsnylaan, waar het tramverkeer reeds zeer druk is, vermijden. Zij zal het materieel een beschutting geven tegen het slecht weer, de verkeerspolitie nabij het station vereenvoudigen, een gemakkelijk onderhoud van de rijtuigen ter plaatse mogelijk maken, door inrichting van onderhoudsposten binnen de overdekte bergplaats.

De autobergplaats zal ongeveer 3.000 vierkante meter beslaan. Een passende luchtverversing dient ontworpen. De bouwkosten van de bergplaats

Les travaux de réalisation sont conditionnés par la création d'une artère nouvelle à établir entre la place Bara et la rue de France, à hauteur de l'entrée principale de la gare. Cette artère contribuerait au dégagement de l'étranglement existant à la place Bara et à un accès aisé pour les voitures de tramways en direction de la rue de France.

Les dépenses relatives aux travaux peuvent être estimées comme suit :

coût des expropriations et de la construction de l'artère nouvelle : 37 millions, compte tenu de la revente des terrains devenus disponibles ;

coût des ouvrages exécutés : tunnel, rampes d'accès, etc. : 78 millions ;

sujétions relatives aux services publics : détournement provisoire et déplacement des canalisations, des câbles, des tramways, etc. : 20 millions ; soit au total quelque 135 millions.

### 3. — STATIONNEMENT DES TAXIS.

Dans l'organisation générale de la gare, l'embarquement pour taxis se fait du côté de l'avenue Fonsny, à l'extrémité du grand couloir transversal de la station, à un emplacement situé près des entrées du bâtiment administratif en façade de l'avenue Fonsny. Le stationnement des taxis était primitivement prévu assez loin du point d'embarquement devant la gare pour autobus et l'amenée des taxis au dit point d'embarquement devait recouper la sortie des autobus et l'entrée et la sortie des tramways allant et venant de la gare couverte vers l'avenue Fonsny.

Une solution heureuse pour le stationnement des taxis peut être trouvée par l'aménagement d'un hall couvert sous les voies de la station du côté de l'avenue Fonsny, derrière le bâtiment du service des Postes, entre le deuxième couloir pour voyageurs et le couloir à bagages. Cet emplacement devait normalement, dans l'aménagement de la station, être remblayé à partir du 15 septembre 1949 pour terminer les travaux de relèvement. Il permettra le garage d'environ 150 voitures. La circulation des taxis entre le garage et le lieu d'embarquement se fera sous le deuxième couloir pour voyageurs par une galerie permettant la double circulation.

Cette disposition permettra une organisation rationnelle de la prise des voyageurs à la sortie de la gare. Elle évitera tout recoupement ou toute manœuvre de taxis dans l'avenue Fonsny où la circulation des tramways est déjà très dense. Elle assurera la mise du matériel à l'abri des intempéries, simplifiera la police de la circulation aux abords de la gare, permettra l'entretien aisé sur place du matériel automobile par l'aménagement de postes d'entretien à l'intérieur du garage couvert.

La superficie du garage sera d'environ 3.000 mètres carrés. Une ventilation appropriée devra être prévue. La construction du garage peut être estimée

kunnen worden geschat op 30 miljoen, de verlichting en luchtverversing op 2 miljoen, wat de totale uitgave op 32 miljoen brengt. Daartegenover moet een gedeelte van het aanaardingswerk niet uitgevoerd worden, wat neerkomt op een bezuiniging van 1,5 miljoen, voor 25.000 kubieke meter aarde. Bovendien kunnen de pilaren van de luifels op de perrons rechtstreeks rusten op de pijlers van het gewelf der bergplaats, wat in de bouwwerken een bezuiniging van 200.000 frank medebrengt.

Het standgeld van de rijtuigen kan op meer dan één miljoen worden geraamd (de laatste aanbesteding te Sint-Gillis voor het gebruik van een standplaats voor 103 rijtuigen, heeft een retributie van 1.075.000 frank opgebracht). Bovendien, daar het ditmaal om een overdekte plaats gaat, met gemakkelijk onderhoud en herstel van het materieel, kan een huurgeld voor de bergplaats worden voorzien, wat minimaal kan berekend worden op een jaarlijkse ontvangst van 250.000 frank. Het te beleggen kapitaal zou dus alleszins renderen.

#### 4. — PARKEREN VAN PRIVATE RIJTHUIGEN.

De gewoonte om zich met zijn persoonlijke wagen naar een groot reizigersstation te begeven om er een doorgaande trein te nemen, vindt meer en meer ingang. Daarom werd geacht dat het vraagstuk van het parkeren der private rijtuigen een geschikte oplossing moest krijgen. Aanvankelijk was hiervoor geen plaats voorzien. De voorgestelde oplossing, nl. het stationneren langs de trottoirs, zou het wegverkeer aanzienlijk belemmeren. Bovendien, daar de gaanpaden in de nabijheid van het station niet uitgestrekt genoeg zijn, zouden vele automobilisten een standplaats moeten zoeken op grotere afstand van het ontvangstgebouw en zouden zij aldus kostbare tijd verliezen.

Een belangwekkende oplossing kan gevonden worden in het aanleggen van een ondergrondse loods tussen het autobusstation, de voorgevel van het station, de Frankrijkstraat en de Argonnestraat. Het ware mogelijk over een ondergrondse oppervlakte van ongeveer 12.000 m<sup>2</sup> te beschikken, waar ongeveer 400 rijtuigen kunnen parkeren. De voorgenomen schikking zou het de aankomende reizigers mogelijk maken langs een tunnel hun persoonlijk rijtuig te bereiken, in een overdekt lokaal, dus beschut tegen slecht weer. Ook de vertrekkende reizigers zouden langs een tunnel rechtstreeks van de bergplaats in de reizigershal kunnen geraken.

De uitgaven voor die bouwwerken zouden zowat 60 miljoen bedragen. Het stationneren der rijtuigen kan 2 tot 3 miljoen opbrengen. Het schijnt dus dat het te beleggen kapitaal zal renderen.

Die verwezenlijkingen zouden de verkeerspolitie grotelijks vergemakkelijken, door het ontruimen van de straten en het vrijmaken van gans de breedte der nieuwe wegen voor het gewoon verkeer.

Het wetsontwerp en onderhavig verslag werden eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*  
O. VAN DEN STORME.

*De Voorzitter,*  
H. DELPORT.

à 30 millions. L'éclairage et la ventilation à 2 millions, ce qui portera la dépense totale à 32 millions. En compensation, une partie des remblais ne devra pas être exécutée, ce qui représente une économie d'environ 1,5 million portant sur 25.000 mètres cubes de terre. En outre, les piliers des abris-parapluies des quais pourront reposer directement sur les colonnes de support de la voûte du garage, d'où économie dans la construction de l'ordre de 200.000 francs.

Le droit de stationnement des voitures peut être estimé à plus d'un million (la dernière adjudication faite à Saint-Gilles pour l'utilisation d'un emplacement de 103 voitures a donné une redevance de 1.075.000 francs. En outre, comme il s'agit cette fois d'un emplacement couvert permettant l'entretien et la réparation aisés du matériel, un droit de location de garage pourrait être prévu, ce qui pourrait se chiffrer au minimum par une recette annuelle de 250.000 francs. La rentabilité du capital à investir serait donc de toute façon assurée.

#### 4. — PARCAGE DES VOITURES PRIVÉES.

L'habitude de se rendre dans sa voiture personnelle à une grande gare à voyageurs pour y prendre un train direct devient chose courante. C'est pourquoi il a paru que le problème du parcage des voitures privées devait recevoir une solution appropriée. A l'origine, aucun emplacement n'avait été prévu. La solution proposée, c'est-à-dire le stationnement le long des trottoirs, générerait fortement la circulation routière en général. En outre, par suite de l'insuffisance de la longueur des trottoirs aux abords de la gare, beaucoup d'automobilistes auraient dû chercher un point de stationnement écarté du bâtiment des recettes et perdre ainsi un temps précieux.

Une solution intéressante peut être trouvée par l'aménagement d'un hangar souterrain situé entre la gare des autobus, la façade de la gare, la rue de France et la rue d'Argonne. Il serait possible de disposer d'une superficie souterraine d'environ 12.000 mètres carrés où pourraient stationner près de 400 voitures. Les dispositions envisagées permettraient aux voyageurs arrivant en gare de rejoindre par un tunnel leur voiture particulière dans un local couvert, donc à l'abri des intempéries. De même, les voyageurs au départ pourraient être conduits depuis le garage directement par un tunnel dans le hall à voyageurs.

Les dépenses relatives à cette construction seraient de l'ordre de 60 millions. Le stationnement des véhicules rapporterait de 2 à 3 millions. La rentabilité du capital à investir semble donc assurée.

Ces réalisations faciliteraient grandement la police de la circulation par suite du dégagement des chaussées et de la libération de l'entière de la largeur des nouvelles artères pour la circulation générale.

Le projet et le présent rapport ont été approuvés à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
O. VAN DEN STORME.

*Le Président,*  
H. DELPORT.