

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1950-1951.

VERGADERING VAN 31 JANUARI 1951.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van de wetsontwerpen betreffende de ramingen van het Nationaal Bureau voor de Voltrooiing der Noord-Zuidverbinding voor de dienstjaren 1950 en 1951.

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1950-1951.

SEANCE DU 31 JANVIER 1951.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner les projets de loi relatifs aux comptes de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, pour les exercices 1950 et 1951.

Aanwezig : de hh. DELPORT, Voorzitter ; BRIOT, DE HAECK, de la BARRE d'ERQUELINNES (Graaf), DEMARNEFFE, DEVRIENDT, MEUNIER, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, USELDING, VAN ROOSBROECK, VERGEYLEN, VERSIEREN, WALLAYS en VAN DEN STORME, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Bovengenoemde wetsontwerpen werden op tijd ingediend door de Regering. Ze werden goedgekeurd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers op 18 Januari 1951 met 163 tegen 11 stemmen, en 2 onthoudingen. Wij onderlijnen dat de Kamerleden bijna eensgezind deze beide wetsontwerpen hebben aangenomen.

De Kamerstukken n° 98 (1949-1950) en 259 (1950) en de verslagen K 324 (1949-1950), K 146 (1950-1951) van de verslaggever van de Kamer, de h. Marck, geven een volledig overzicht van de werken en een uitgebreide rechtvaardiging van de uitgaven. Wij kunnen ons dan ook beperken tot de behandeling van de volgende punten :

- A. Voorziene uitgaven in 1950 en 1951 ;
- B. Raming der globale uitgaven ;
- C. Indienststelling der Noord-Zuidverbinding ;

D. Straatverkeer en urbanisatie in en om de nieuwe stations :

Zie

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
98 (Zitting 1949-1950) en 259 (B. Z. 1950) : Wetsontwerpen ;
324 (Zitting 1949-1950) en 146 (Zitting 1950-1951) : Verslagen ;
Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
17 en 18 Januari 1951.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a déposé en temps opportun les deux projets de loi en discussion. Ils ont été adoptés le 18 janvier 1951 par la Chambre des Représentants, par 163 voix contre 11 et 2 abstentions. Nous soulignons le fait que la Chambre a approuvé ces projets à la quasi-unanimité.

Les documents de la Chambre n° 98 (1949-1950) et 259 (1950) et les rapports de M. Marck, rapporteur de la Chambre, n° 324 (1949-1950) et 146 (1950-1951), donnent un aperçu complet des travaux et une justification détaillée des dépenses. Nous pourrions donc nous limiter à l'examen des points suivants :

- A. Dépenses prévues en 1950 et 1951 ;
- B. Estimation des dépenses globales ;
- C. Mise en service de la Jonction Nord-Midi ;
- D. Circulation et urbanisation à l'intérieur et aux abords des nouvelles gares :

Voir :

Document de la Chambre des Représentants :
98 (Session de 1949-1950) et 259 (S. E. 1950) : Projets de loi ;
324 (Session de 1949-1950) et 146 (Session de 1950-1951) : Rapports ;
Annales de la Chambre des Représentants :
17 et 18 janvier 1951.

1. Noordstation,
2. Congres-Halte,
3. Centrale Halte,
4. Kapelle-Halte,
5. Zuidstation ;

E. Urbanisatie in de omgeving van de tunnel der Noord-Zuidverbinding op het grondgebied der stad Brussel. Conventie van 1940 tussen het N.B.V. en de stad Brussel. Stadsverkeer in die wijken ;

F. Ventilatie van de tunnel der Noord-Zuid-Verbinding :

1. Algemeen overzicht,
2. Luchtverversing-centrales,
3. Stand van de werken.

A. — Voorziene uitgaven in 1950 en 1951.

De raming van het N.B.V. beliep voor 1950 : 766 miljoen. Om besparingsredenen, werd zij teruggebracht op 616 miljoen. De werkelijke uitgaven beliepen in 1950 : 469 miljoen.

Voor 1951 kon de raming teruggebracht worden op 364 miljoen, door het feit dat een bijkomend krediet van 100 miljoen van 1949 ter beschikking werd gesteld in 1950.

B. — Raming der globale uitgaven.

In de buitengewone begroting van 1947, werden de globale uitgaven slechts geraamd op 2.600 miljoen. Deze schatting moest echter herzien worden, rekening houdend met de huidige conjunctuur en het verruimd programma der werken, vooral in en om het Zuidstation en de Centrale Halte.

Deze herziening bracht de Rijkstoelagen voor de Noord-Zuidverbinding (art. 4, Buitengewone Ontvangsten en uitgaven 1950) op 4.000 miljoen.

Het totaal bedrag der uitgaven beliep tot op 31 December 1950 de som van fr. 2.611.626.761,70.

C. — Indienstelling van de Noord-Zuidverbinding.

In de loop van 1952 zullen de treinen van de lijn Antwerpen in de Centrale Halte aankomen, ledig doorrijden tot bij de Kapelle-Halte, daar van spoor veranderen en nadien terug noordwaards rijden.

1. Gare du Nord,
2. Halte du Congrès,
3. Halte Centrale,
4. Halte de la Chapelle,
5. Gare du Midi ;

E. Urbanisation aux abords du tunnel de la Jonction Nord-Midi sur le territoire de la ville de Bruxelles. Convention de 1940 entre l'O.N.J. et la ville de Bruxelles. Circulation dans cette zone ;

F. Ventilation du tunnel de la Jonction Nord-Midi :

1. Aperçu général,
2. Centrales de ventilation,
3. Etat d'avancement des travaux.

A. — Dépenses prévues en 1950 et 1951.

Le compte de prévision de l'O.N.J. pour 1950, se chiffrait à 766 millions. Pour des raisons d'économie, le compte a été ramené à 616 millions. Les dépenses réelles de 1950 ont atteint 469 millions de francs.

Le compte de prévision pour 1950 a pu être ramené à 364 millions, un crédit supplémentaire de 100 millions accordé en 1949, ayant été mis à la disposition de l'Office en 1950.

B. — Estimation des dépenses globales.

Au budget extraordinaire de 1947, les dépenses globales n'étaient évaluées qu'à 2.600 millions. Cette prévision a dû être révisée pour tenir compte de la conjoncture actuelle et du programme élargi des travaux de la Gare du Midi et de la Halte Centrale et de leurs abords.

A la suite de cette revision, la subvention de l'Etat pour la jonction Nord-Midi (article 4, Recettes et Dépenses extraordinaires de 1950), a été portée à 4.000 millions de francs.

Le total des dépenses au 31 décembre 1950 atteignait la somme de fr. 2.611.626.761,70.

C. — Mise en service de la Jonction Nord-Midi.

Au cours de l'année 1952, les trains de la ligne d'Anvers arriveront à la Halte Centrale, continueront à vide jusqu'à la Halte de la Chapelle et y changeront de voie pour retourner vers le Nord.

In 1952 zullen de treinen van Luik het Zuidstation bereiken langs de twee lijnen westwaarts van de grote vierhoek en zo de verbinding Luik-Oostende tot stand brengen.

Tijdens 1954 zal de Noord-Zuidverbinding met haar zes spoorlijnen volledig voor het verkeer geopend zijn.

In 1954-1955 zullen alleen nog enkele gebouwen aan de Noord- en Zuidstations moeten voltrokken worden en de tunnels voor trams verder afgewerkt.

D. — Straatverkeer en urbanisatie in en om de nieuwe stations.

Het verwezenlijken van de Noord-Zuidverbinding zal het verkeer in de stad zelf grondig wijzigen. Een groter straatverkeer zal langs de Noord-Zuidverbinding ontstaan en zal andere verkeersaders ontlasten.

Belangrijke urbanisatiewerken worden rond en tussen de nieuwe stations uitgevoerd.

1. — Het Noordstation.

Buiten de belangrijke rol voor het binnenlands verkeer, zal dit station zeer belangrijk zijn voor de buitenlandse reizigers die daar zullen afstappen omdat zij er in de onmiddellijke nabijheid zijn van de grote hotels.

Het oud gebouw van het Noordstation wordt buiten dienst gesteld en het terrein voorbehouden voor andere doeleinden. De Brabantstraat en Vooruitgangstraat worden gebracht op 30 meter breedte door verbreding op de grond van het oud station.

Zo wordt ook de Ginestestraat op dezelfde breedte gebracht als de Plantenstraat (20 m.) door een strookafname van de Kruidtuin.

Het ophogen der gelijkgrondse spoorbanen heeft toegelaten de stadsdelen van Brussel in betere verbinding te stellen langs de doorgangen onder de verhoogde sporen. Vroeger was er maar een brug in de Koninginnelaan en een loopbrug voor voetgangers in de verlenging van de Rogierstraat.

Wanneer de Noord-Zuidverbinding zal afgewerkt zijn, zullen er zeven onderdoorgangen zijn : Plantenstraat, Brabantstraat, Weidestraat, Kwatrechtstraat, Groendreef, Paleizen- en Paviljoenstraat.

Door het verleggen van de Zenne, wordt voorzien de Emile Jacqmainlaan te verlengen boven de bedding van de oude Zenne. Verder zal een nieuwe bebouwde verkeersweg aangelegd worden van de Groendreef tot aan het nieuwe Noordstation.

En 1952, les trains de Liège gagneront la Gare du Midi en passant sur les deux voies Ouest du grand quadrilatère, réalisant ainsi la liaison Liège-Ostende.

En 1954, les six voies de la Jonction Nord-Midi pourront être intégralement exploitées.

En 1954-1955, il restera encore à achever quelques bâtiments des gares du Nord et du Midi et à parachever les tunnels pour tramways.

D. — Circulation et urbanisation à l'intérieur et aux abords des nouvelles gares.

La réalisation de la Jonction Nord-Midi aura pour conséquence de modifier profondément le trafic dans la ville même. Une circulation plus intense naîtra le long de la Jonction et déchargera d'autres artères de la ville.

D'importants travaux d'urbanisation seront exécutés entre les nouvelles gares et à leurs abords.

1. — Gare du Nord.

Outre le rôle important que la gare du Nord est appelée à remplir dans le trafic intérieur, elle aura un grand intérêt pour les voyageurs étrangers qui se trouveront à proximité des grands hôtels.

L'ancien bâtiment de la gare du Nord sera désaffecté et le terrain affecté à d'autres fins. Les rues de Brabant et du Progrès seront portées à 30 mètres de largeur, par emprise sur l'ancienne assiette de la gare.

De même, la rue Gineste sera établie à la même largeur que celle de la rue des Plantes (20 mètres) par emprise sur le Jardin Botanique.

La surélévation des voies a permis la création de passages inférieurs, reliant mieux entre elles les différentes parties de la ville. Notons que précédemment, il n'existait qu'un pont avenue de la Reine et une passerelle pour piétons dans le prolongement de la rue Rogier.

Quand la Jonction sera achevée nous aurons sept passages inférieurs : rue des Plantes, rue de Brabant, rue de la Prairie, rue de Quatrecht, rue de l'Allée-Verte, rue des Palais et rue du Pavillon.

Le détournement de la Senne permettra de prolonger le boulevard Emile Jacqmain sur le lit de l'ancienne Senne. En outre, une nouvelle artère sera créée entre l'Allée-Verte et la nouvelle gare du Nord.

2. — Congres-Halte.

De Congres-Halte is gecombineerd met de ventilatiecentrale van de Verbindingslaan (Pachécostraat). Zie verder : Ventilatie. Deze ondergrondse halte met twee perrons en vier spoorlijnen heeft in- en uitgang langs de Verbindingslaan. Er wordt echter een bijkomende uitgang voorzien in de verlengde Sint-Laureisstraat.

3. — Centrale Halte.

De Centrale Halte is gelegen in de driehoek : Cantersteen, Keizerinstraat, Putterijstraat. De toegangen zijn voorzien in Cantersteen en op het elliptisch kruispunt der twee andere straten.

Deze straten hebben 22 meter breedte en het straatverkeer zal er niet worden belemmerd door tramlijnen. De Keizerinstraat wordt gebracht op 29 meter breedte en het elliptisch kruispunt wordt nog vergroot.

Ruime parkingplaatsen voor auto's zullen voorzien worden in de onmiddellijke nabijheid.

Een bijkomende uitgang van de Centrale Halte wordt ingericht onder het elliptisch kruispunt. Een galerij, in de aard van de Sint-Hubertus galerij, zal de reizigers toelaten rechtstreeks de Graanmarkt te bereiken, waar ze de trams zullen kunnen nemen van de Bergstraat en Kardinaal Mercier straat.

Het is ook mogelijk een onderaardse uitgang te maken langs de autobergplaats der stad Brussel, naar de Loxumstraat, de Arenbergstraat, enz.

Verder is de tramhalte der Koloniënstraat dicht bij de normale uitgang van de Centrale Halte.

Voor de taxis is plaats voorbehouden in een private overdekte straat die de Cantersteen en Putterijstraat verbindt, en gelegen is vóór de uitgangshall van het station.

4. — Kapelle-Halte.

De Kapelle-Halte is gebouwd in het viaductdeel van de Noord-Zuidverbinding met perrons in de open lucht en de dienst- en ontvangstlokalen onder de sporen.

Toe- en uitgang gebeurt Walenplaats met bijkomende toe- en uitgang langs de Brigittienestraat.

2. — Point d'arrêt Congrès.

Le point d'arrêt Congrès est combiné avec la centrale de ventilation du boulevard de la Jonction (rue Pachéco). Voir plus loin : Ventilation. Ce point d'arrêt souterrain, comportant deux quais, et quatre voies, aura l'entrée et la sortie principales boulevard de la Jonction, avec entrée et sortie auxiliaires rue Saint-Laurent prolongée.

3. — Halte Centrale.

La Halte Centrale se trouve dans le triangle formé par les rues Cantersteen, de l'Impératrice et de la Putterie. Les entrées sont situées rue Cantersteen et au carrefour elliptique, croisement des deux dernières artères précitées.

Ces rues ont 22 mètres de largeur et ne seront pas encombrées par des lignes de tramways. De plus, la largeur de la rue de l'Impératrice sera portée à 29 mètres et le carrefour elliptique sera agrandi.

De vastes parkings pour automobiles seront créés dans le voisinage immédiat.

Une sortie complémentaire de la Halte Centrale sera aménagée sous le carrefour elliptique ; une galerie, analogue à la Galerie Saint-Hubert, conduira directement les voyageurs au Marché-aux-Herbes, et donc à l'arrêt des trams rues de la Montagne et Cardinal Mercier.

Il est également possible de créer une communication souterraine pour piétons, passant par le garage de la ville de Bruxelles et arrivant au croisement des rues de Loxum, Arenberg, etc.

En outre, l'arrêt des tramways de la rue des Colonies n'est pas éloigné de la sortie normale de la Halte Centrale.

Un emplacement pour les taxis est prévu dans une rue privée couverte, reliant les rues Cantersteen et de la Putterie, devant le hall de sortie de la gare.

4. — Halte de la Chapelle.

La Halte de la Chapelle est construite dans la partie en viaduc de la Jonction Nord-Midi, avec des quais à ciel ouvert et les bâtiments de service et des recettes sous les voies de chemin de fer.

L'entrée et la sortie se font par la place des Wallons, avec entrée et sortie complémentaire par la rue des Brigittines.

5. — Zuidstation.

De omgeving van het Zuidstation omvat de volgende werken :

- 1) Stalen brug over de Zuidlaan ;
 - 2) Kleine vierhoek tussen de Zuidlaan en de Argonnestraat, waarvan het gelijkvloers zal kunnen uitgebaat worden door een grootwarenhuis ofwel verdeeld worden in kleinere winkels ;
 - 3) Betonnen brug over de Argonnestraat ;
 - 4) Grote vierhoek, tussen de Argonnestraat en de Engelandstraat. Hieronder komt het autobusstation ;
 - 5) Overwelfde straat vóór het nieuw Zuidstation, hoofdzakelijk bestemd als tramstation ;
 - 6) Nieuw Zuidstation ;
 - 7) Onderdoorgang der Théodore Verhaegenstraat.
- Deze doorgang is van groot belang, want hij verbindt de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, en vermijdt dus het omrijden van het stadsverkeer langs de Argonnestraat of langs Ukkel-Calevoet om.

Om het op sommige uren zeer druk straatverkeer rondom Brussel-Zuid te vergemakkelijken, zijn verscheidene bijkomende werken voorzien.

Vermelden wij :

1) Een tramtunnel van de Lemonnierlaan tot het tramstation gelegen vóór de gevel van het nieuwe station. Deze tunnel is voorzien van twee vertakkingen met hellingen, een naar de Zuidlaan en een andere naar de Baraplaats. Rond deze laatste helling zal het terminus-station der buurtspoorwegen aangelegd worden, dat zich nu op de Rouppeplaats bevindt. Eens dat het tramverkeer langs de tunnel gaat, wordt de laan voorbehouden voor het autoverkeer. Op de Lemonnierlaan zal de helling van de tramtunnel de overwelingen volgen van de Zenne, waarlangs thans de rivier loopt. De aan gang zijnde omleidingswerken van de Zenne langs de ringlanen zullen binnen twee jaar voltooid zijn.

2) Het kruispunt van de Engelandstraat en de Fonsnylaan wordt een druk tramverkeersknooppunt. Om het autoverkeer te vergemakkelijken, zal een autotunnel van circa 100 m. aangelegd worden op de Fonsnylaan tussen de Engelandstraat en de Hallepoortlaan.

5. — Gare du Midi.

L'ensemble des ouvrages aux abords de Bruxelles-Midi comporte le complexe suivant :

- 1) Pont métallique enjambant le boulevard du Midi ;
- 2) Petit quadrilatère compris entre le boulevard du Midi et la rue d'Argonne, dont l'infrastructure peut convenir pour un grand magasin ou être divisé en petits magasins ;
- 3) Pont en béton de la rue d'Argonne ;
- 4) Grand quadrilatère compris entre la rue d'Argonne et la rue d'Angleterre. La gare d'autobus y sera aménagée en souterrain ;
- 5) Rue couverte devant la gare du Midi, comportant une gare pour tramways ;
- 6) Nouvelle gare de Bruxelles-Midi ;
- 7) Passage inférieur de la rue Théodore Verhaegen.

Le rôle de ce passage est très important, car il relie les communes de Saint-Gilles et d'Anderlecht et le trafic ne devra donc plus faire le détour par la rue d'Argonne ou par Uccle-Calevoet.

En vue de faciliter la circulation des véhicules aux abords de Bruxelles-Midi, extrêmement importante à certaines heures, plusieurs ouvrages auxiliaires ont été prévus.

Citons parmi ceux-ci :

1) Un tunnel pour tramways depuis le boulevard Lemonnier jusqu'à la gare pour tramways situé devant la façade de la nouvelle gare. Ce tunnel comporte deux embranchements avec rampes, l'une vers le boulevard du Midi, et l'autre vers la place Bara. La gare-terminus des vicinaux se trouvant actuellement à la place Rouppe sera construite aux abords de cette dernière rampe. De la sorte, les tramways étant en tunnel, la voirie sera réservée à la circulation automobile. Au boulevard Lemonnier, la rampe du tunnel tramways empruntera les pertuis de la Senne, qui à l'heure actuelle sont utilisés par la rivière. Les travaux de détournement de la Senne par les boulevards extérieurs sont en cours et seront terminés d'ici deux ans.

2) Un nœud de tramways important existe à la sortie de la gare à l'intersection des rues d'Angleterre et de l'avenue Fonsny. En vue d'éviter aux véhicules circulant dans cette dernière artère de devoir recouper ce nœud, un tunnel routier d'une centaine de mètres sera créé avenue Fonsny, entre la rue d'Angleterre et l'avenue de la Porte de Hal.

3) Een stelplaats voor 70 taxis wordt uitgevoerd onder de sporen dichtbij de uitgang van het Zuidstation in de Fonsnylaan.

4) Een verkeersweg van 50 m. breedte zal worden aangelegd tussen de Baraplaats en de Frankrijkslaan (ingang Zuidstation).

5) Parkeerplaatsen voor 300 auto's zijn voorzien in de onmiddellijke nabijheid van het Zuidstation.

6) Ondergrondse gangen voor voetgangers zullen onder de drukke kruispunten worden aangelegd.

Eveneens zullen ondergrondse gangen rechtstreeks het spoorstation verbinden met het autobus- en het tramstation. De breedte van de Frankrijkstraat en de Fonsnylaan zal op 25 meter gebracht worden.

Verder zijn verscheidene gebouwen voorzien langs de Fonsnylaan, n.l. :

- a) een administratiegebouw ten behoeve van de N.M.B.S. ;
- b) een postsorteergebouw, waarin al de postsorteerdiensten der Brusselse agglomeratie zullen ondergebracht worden. Dit gebouw zal eventueel op de hoogste verdieping een aanlegplaats voor helikopters hebben ;
- c) een gebouw voor verschillend gebruik van de N.M.B.S.

E. — Urbanisatie in de omgeving van de tunnel der Noord-Zuidverbinding op het grondgebied der Stad Brussel. — Conventie van 1940 tussen het N.B.V. en de Stad Brussel. — Stadsverkeer in die wijken.

1) De wet van 11-7-35, die het Nationaal Bureau voor de Voltuiging der Noord-Zuidverbinding in het leven riep, belastte deze instelling, buiten het afwerken der eigenlijke spoorverbinding, met de revalorisatie van de door de Staat onteigende terreinen die voor het uitvoeren der werken tot haar beschikking werden gesteld. Die wet kende dus aan het N.B.V., buiten de verbinding, ook een stedenbouwkundige opdracht toe.

Dit punt van de taak van het Bureau leidde, na grondige studie, tot de Conventie van 1940 met de Stad Brussel, waarin het aanleggen en het verbreden van de straten werd bepaald.

Deze conventie, goedgekeurd door de Raad van Beheer van het N.B.V., de gemeenteraad van Brussel en de Bestendige Deputatie, werd door de Hogere Overheid niet bekrachtigd wegens het uitbreken van de oorlog. De financiële bedingen van de Conventie werden nageleefd.

3) Un garage pour septante taxis sera construit sous les voies et à proximité immédiate du hall de la sortie, avenue Fonsny.

4) Le percement d'une artère de 50 mètres de largeur entre la place Bara et la rue de France (entrée de la gare).

5) La réalisation de parkings pour trois cents voitures aux abords immédiats de la gare.

6) La construction de couloirs souterrains pour piétons aux carrefours les plus fréquentés.

Notons également que des couloirs souterrains pour piétons relieront entre elles les gares ferroviaires, de tramways et d'autobus. De même, les largeurs des rues de France et avenue Fonsny seront portées à 25 mètres.

D'autre part, d'importants bâtiments seront érigés avenue Fonsny, à savoir :

- a) le bâtiment administratif de la S.N.C.B. ;
- b) le bâtiment du tri-postal, groupant tous les services du tri de l'agglomération bruxelloise. Ce bâtiment comportera éventuellement au dernier étage une terrasse pour l'atterrissage des hélicoptères ;
- c) le bâtiment à usage divers de la S.N.C.B.

E. — Urbanisation des abords du tunnel de la Jonction Nord-Midi sur le territoire de la ville de Bruxelles. — Convention de 1940 entre l'O.N.J. et la Ville de Bruxelles. — Circulation dans cette zone.

1) La loi du 11 juillet 1935, créant l'Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, chargeait cet organisme d'achever les travaux de la Jonction et de mettre en valeur les terrains expropriés par l'Etat et mis à la disposition de l'Office pour l'exécution des travaux. Cette loi doublait donc la mission ferroviaire de l'O.N.J. d'une mission urbanistique.

Cet aspect du problème a fait l'objet des préoccupations de l'Office et a abouti à la Convention de 1940, entre la Ville de Bruxelles et l'O.N.J. concernant l'aménagement de la voirie sur le territoire de la Ville.

Cette Convention approuvée par le Conseil d'Administration de l'O.N.J., le Conseil Communal de Bruxelles, la Députation Permanente, ne fut pas ratifiée par l'Autorité Supérieure à cause des événements de 1940. Les clauses financières de la Convention furent exécutées.

Het door de Conventie bepaalde urbaniseringsprogramma werd, tijdens de oorlog, herzien, gewijzigd en verbeterd door verscheidene door het N.B.V. ingestelde Stedebouwcommissies.

In 1948 riep de Minister van Verkeerswezen een Interdepartementale commissie in het leven, waarin vertegenwoordigd zijn het Departement van Verkeerswezen, het N.B.V., de Openbare Werken (Administratie voor Stedebouw) en de betrokken gemeenten. Deze Commissie maakte het ontwerp bepaald af.

2) Op het grootste deel van haar tracé, doorloopt de tunnel hoofdzakelijk de nu verdwenen oude wijken met enge en kromme straten en steegjes. Bij het uitvoeren van de werken en om de waarde der terreinen te vermeerderen, heeft het N.B.V. de Goud-, Keizer-, Pachéco- en Berlaimontstraten niet op hun oorspronkelijke geringe breedte opnieuw aangelegd. Zo werd vanaf de Kapellekerk tot in de omgeving van het nieuwe Noordstation eene nieuwe laan van 22 à 30 meter breedte, nl. de Verbindingslaan aangelegd.

Bij de Kunstberg zal er een vertakking zijn naar de Putterijwijk, die de Stad Brussel in 1929-1930 heeft aangelegd. Langs de Keizerin-, Berlaimont- en Pachécostraten, tot 29 meter verbreed, bereikt men vervolgens de Kruidtuinlaan. Hier splitst de Verbindingslaan zich in drie takken : de middenstraatweg loopt onder een brug, 14 m. 50 breed, die de Kruidtuinlaan draagt en zo, verder door de Kruidtuin, de straten van St-Joost bereikt in de nabijheid van het Noordstation ter hoogte van de Groen- en Brabantstraten. De twee andere wegen, 16 m. 50 en 14 m. 50 breed, vormen aan weerszijden van de onderkruising een oprit naar de Kruidtuinlaan. Deze onderkruising is de tweede te Brussel, de eerste zijnde die van de Koninginnelaan.

Aan de Kapellekerk splitst de Verbindingslaan zich in twee straten van 16 m. breedte ter weerszijden van de Verbinding (Ursulienenstraat en haar nieuwe verlenging en omgeleide Brigittienenstraat) tot aan de Rogier Vanderweyden- en Spiegelstraten.

3) Het ligt voor de hand dat deze laan een grote invloed zal hebben op het Brusselse verkeer. Immers, de automobilisten die van het Noordstation komen en deze nieuwe verkeersweg gebruiken, zullen niet meer over de Rogierplaats moeten, en aldus de verschillende stadsdelen kunnen bereiken, die aan de nieuwe laan verbonden zijn.

Les dispositions de la voirie figurant dans cette Convention furent revues par plusieurs commissions urbanistiques et de nombreuses améliorations furent apportées au projet.

En 1948 une commission interdépartementale fut créée à l'initiative du Ministère des Communications. Composée de délégués de l'O.N.J., du Ministère des Communications, des Travaux Publics (Administration de l'Urbanisme) et des délégués des communes intéressées, cette commission mit définitivement au point le projet.

2) Dans la majeure partie de son tracé, le tunnel traverse des quartiers très anciens aux rues et impasses étroites et tortueuses. Après exécution des travaux et en vue de mettre en valeur les terrains, l'O.N.J. n'a pas rétabli les rues d'Or, de l'Empereur, Pachéco et Berlaimont, dans leur largeur primitive de ruelles. C'est ainsi que, depuis l'Eglise de Notre-Dame de la Chapelle jusqu'aux abords de la nouvelle Gare du Nord, on a réalisé une artère de 22 à 30 mètres de largeur qui sera dénommée boulevard de la Jonction.

Au Mont-des-Arts il y aura un raccordement à la voirie du quartier de la Putterie, exécutée en 1929-1930, par la ville de Bruxelles. Ensuite, par les rues de l'Impératrice, Berlaimont et Pachéco, portées à 29 mètres de largeur, on arrivera au boulevard du Jardin Botanique. Le boulevard de la Jonction se divise alors en trois artères. L'artère centrale de 14 m. 50 de largeur passe sous le boulevard Botanique et, traversant le Jardin Botanique, se raccorde à la voirie de Saint-Josse, aux abords de la Gare du Nord, à hauteur de la rue Verte et de la rue de Brabant. De part et d'autre du passage inférieur, deux chaussées montantes latérales, de 16 m. 50 et de 14 m. 50 de largeur, se raccordent au boulevard Botanique. Ce passage inférieur est le deuxième qui existe à Bruxelles, le premier étant celui de l'avenue de la Reine.

A hauteur de l'Eglise de Notre-Dame de la Chapelle, le boulevard de la Jonction est prolongé des deux côtés de la Jonction par deux artères de 16 mètres de largeur — rue des Ursulines prolongée par une artère nouvelle, et rue des Brigittines détournée — jusqu'à la rue Roger Van der Weyden et à la rue du Miroir.

3) Il est évident que ce boulevard aura une influence importante sur la circulation dans Bruxelles. En effet, les automobilistes du quartier de la gare du Nord, en empruntant cette nouvelle artère, éviteront ainsi de traverser la place Rogier et gagneront ainsi les différents secteurs de la ville raccordés au nouveau boulevard.

Hetzelfde geldt voor de automobilisten, die naar het Noordstation rijden, en die daar veel gemakkelijker zullen geraken dan thans.

Bovendien zij opgemerkt dat door deze verbinding tussen Noord- en Zuidstation het verkeer in het centrum van de stad zal verbeterd worden. Reizigers, die zich van het Noorden van het land naar het Zuiden begeven zullen voortaan niet meer in het Noordstation moeten uitstappen om per tram of taxi naar het Zuidstation te gaan. Hetzelfde geldt voor de reizigers van het Zuiden die naar het Noorden moeten.

Dit geldt tenslotte ook voor de talrijke bedienden, die in de omstreken van Brussel wonen en die in de Ministeries en de handelskantoren rondom de centrale halte werken. In plaats van uit te stappen in het Noord- of Zuidstation en vandaar een tram te nemen of te voet te gaan, zullen deze reizigers onmiddellijk tot in de Centrale Halte kunnen rijden en dichtbij hun werkplaats aankomen.

F. Ventilatie van de tunnel der Noord-Zuid Verbinding.

I. — Algemeen overzicht.

De ventilatie-inrichting van de tunnel werd door de technische dienst van het N.B.V. berekend voor een uitbating die door de volgende kenmerken bepaald kan worden :

1) *Aard der treinen* : elektrische treinen ; Dieselrijtuig ; stoomtreinen met voorgespannen elektrische tractor, die echter door de stoomlocomotief moet geholpen worden voor het aanzetten van de trein.

2) *Uitbatingstempo* : maximaal uitbatingstempo op elk der zes sporen : drie treinen die zich opvolgen met een tussenpoos van 2 minuten en een tussenpoos van 5 minuten tussen elke reeks van 3 treinen, dit is op elk spoor, een gemiddelde van 3 treinen per 9 minuten of, voor de zes sporen tegelijk 18 treinen per 9 minuten of nog twee treinen per minuut.

3) *Stopplaatsen* : de treinen kunnen stoppen en, hierdoor terug aanzetten, niet alleen op de normale stopplaatsen (Centrale Halte en Congreshalte), maar ook vóór de sectiesinen indien de volgende spoorsectie niet vrij is (ongeveer alle 200 m.).

4) *Gehalte in giftgassen* : toegelaten gehalten voor CO : 4/10.000^e voor CO₂ : 15/10.000^e.

De ventilatie van de tunnel geschiedt als volgt :

Il en est de même des automobilistes devant se rendre dans le quartier de la gare du Nord, qui pourra de cette façon être atteint beaucoup plus aisément qu'à l'heure actuelle.

Ajoutons également que la Jonction en reliant les gares du Nord et du Midi contribuera à améliorer la circulation dans le centre de Bruxelles. Elle évitera aux voyageurs venant du Nord du pays et se rendant dans le Sud de devoir descendre à la gare du Nord et emprunter des trams ou des taxis pour se rendre à la gare du Midi. Il en est de même pour les voyageurs venant du Sud du pays et se rendant dans le Nord.

Enfin, tel sera aussi le cas pour les nombreux employés habitant la grande banlieue autour de Bruxelles, et travaillant dans les ministères et bureaux commerciaux situés aux abords de la Halte Centrale. Au lieu de débarquer au Nord ou au Midi et d'emprunter un tram ou d'aller à pied, ces voyageurs seront amenés directement à la Halte Centrale, à proximité de leur lieu de travail.

F. — Ventilation du tunnel de la Jonction Nord-Midi.

I. — Généralités.

Le système de ventilation du tunnel a été conçu par le service technique de l'O.N.J. pour une exploitation caractérisée par les éléments ci-après :

1) *Nature des trains* : trains électriques, automotrices Diesel, trains à vapeur à traction électrique, la locomotive à vapeur devant toutefois aider au démarrage de la rame.

2) *Cadence de l'exploitation* : cadence maximum d'exploitation, pour chacune des six voies : trois trains qui se suivront à un intervalle de deux minutes ; après chaque série de 3 trains, il y aura un intervalle de 5 minutes, soit, pour chacune des voies une moyenne de 3 trains toutes les 9 minutes, ou, pour l'ensemble des 6 voies, une moyenne de 18 trains toutes les 9 minutes, ou encore, deux trains par minute.

3) *Points d'arrêt* : les trains pourront s'arrêter, et partant démarrer, non seulement aux points d'arrêt normaux (Halte Centrale et Halte Congrès) mais aussi devant les signaux de sectionnement, au cas où la section suivante ne serait pas libre (à peu près tous les 200 mètres).

4) *Teneur en gaz nocifs* : la teneur permise en CO : 4/10.000, en CO₂ : 15/10.000.

La ventilation du tunnel s'effectue de la façon suivante :

- a) voor de gewone tunnelvakken : langsventilatie ; de frisse lucht wordt ingezogen 't zij door de N. en Z. uiteinden van de tunnel, voor elk aanpalend tunnelvak, 't zij door een grote laterale opening (Komediantenstraat) voor de twee aanpalende tunnelvakken ; de lucht wordt uit de tunnel afgezogen aan het andere einde van elk tunnelvak door openingen die in het bovendek zijn aangebracht ;
- b) voor de Centrale Halte : dwarsventilatie ; de frisse lucht wordt onder de perrons uitgeperst en komt in de atmosfeer van de halte door regelbare openingen die in de zijmuurtjes der perrons zijn aangebracht. De bedorven lucht wordt afgezogen in langskokers die boven elk perron bestaan ;
- c) voor de Congreshalte : een speciale langsventilatie wordt gevoed door twee schouwpijpen voor het inlaten van verse lucht ; deze schouwpijpen zijn voorzien van een hulpejectoventilator. Het afzuigen der bedorven lucht geschiedt op de uiteinden van de perrons door dezelfde openingen in het bovendek waarvan sprake onder a) hiervoor.

Door dit ventilatieproces zullen de reizigers, die zich op de perrons bevinden, immer over frisse lucht beschikken zonder dat zij gehinderd worden door een merkelijke luchttocht.

Het uitvoeren van het hierboven vermeld ventilatieprogramma heeft het bouwen vereist van 5 ventilatiecentrales, nl. twee perscentrales en drie afzuigcentrales. De plaats waar deze centrales moesten opgebouwd worden werd natuurlijk geïmponeerd door de verdeling van de tunnel zelf in gewone te verluchten tunnelvakken en de stopplaatsen die speciaal te verluchten zijn. Deze verdeling in secties bepaalt de juiste plaats van de ventilatiecentrales.

Deze vijf centrales, waarvan een beknopte beschrijving verder gegeven wordt, zijn uitgerust met schroefventilatoren ; deze laatste konden alleen in aanmerking komen, vermits hun werking gekenmerkt is door een laag drukverschil en een groot debiet.

Al de ventilatoren der centrales zijn gedreven door draaistroom-electromotoren die bediend worden van uit een centrale bedieningspost.

Verder valt nog op te merken dat, op vijf verschillende punten, de atmosfeer van de tunnel doorlopend en automatisch wordt ontleed om zowel het CO als het CO₂ gehalte ervan te kunnen nagaan. In geval van overschrijding van de toegelaten gehalten weerklinkt automatisch een alarmsignaal in de centrale bedieningspost.

2. — Luchtverversing-centrales.

De twee perscentrales zijn uitgerust met twee ventilatoren van 3 m. 40 diameter waarvan een als reser-

- a) pour les parties courantes : ventilation longitudinale ; l'air frais est aspiré soit par les têtes Nord et Sud du tunnel pour chacun des tronçons adjacents, soit par une grande ouverture latérale (rue des Comédiens) pour les deux tronçons les plus proches ; l'air est rejeté dans l'atmosphère à l'autre extrémité de chaque tronçon par des ouvertures pratiquées dans le plafond ;
- b) pour la Halte Centrale : ventilation transversale : l'air frais est soufflé sous les quais et se répand dans l'atmosphère de la halte par des ouvertures réglables, pratiquées dans les murettes latérales des quais. L'air vicié est aspiré dans les gaines longitudinales établies au-dessus des quais ;
- c) arrêt Congrès : une ventilation longitudinale spéciale est alimentée par deux cheminées d'entrée d'air frais, ces cheminées sont munies d'un éjecto-ventilateur de secours. L'aspiration de l'air vicié se fait aux extrémités des quais, par les ouvertures pratiquées dans le plafond et dont il est question sous le litt. a) ci-dessus.

Grâce à ce système de ventilation, les voyageurs se trouvant sur les quais auront toujours de l'air frais sans être incommodés par un grand courant d'air.

L'exécution du programme de ventilation, décrit ci-dessus, a exigé la construction de 5 centrales de ventilation, dont 2 centrales soufflantes et 3 centrales aspirantes. L'emplacement de ces centrales a évidemment été imposée par la répartition du tunnel en sections de tunnel à ventiler et des points d'arrêt à ventiler spécialement. Cette répartition en sections détermine l'emplacement exact des centrales de ventilation.

Ces cinq centrales, dont nous donnons plus loin une description sommaire, sont équipées de ventilateurs hélicoïdaux ; seuls ces derniers pouvaient être pris en considération, parce que leur action se caractérise par une faible différence de pression et par un débit considérable.

Tous les ventilateurs des centrales sont actionnés par des moteurs électriques triphasés desservis à partir d'un poste central de commande.

Il y a lieu de remarquer en outre que, sur cinq points différents, l'atmosphère du tunnel est analysée en permanence et automatiquement, afin de pouvoir contrôler la teneur tant en Co (oxyde de carbone) qu'en CO₂ (anhydride carbonique). En cas de dépassement de la teneur admise, un signal d'alarme est déclenché automatiquement dans le poste central de commande.

2. — Centrales de ventilation.

Les deux centrales soufflantes sont équipées de deux ventilateurs de 3,40 m. de diamètre, dont un en

ve. Het afsluiten der ventilatoren geschiedt door een horizontale schuifklep waarvan de beweging is bediend vanuit de centrale bedieningspost; de stand van de klep schakelt, door middel van eindschakelaars, de electromotor van de ventilator in of uit. Voorlopig zijn de openingen, waardoor de ventilatoren met frisse lucht gevoed worden, aangebracht op een peil dat circa 5 meter hoger dan de bestaande bestrating gelegen is. Later, wanneer de gebouwen langs deze straten zullen opgetrokken worden, zal tegelijkertijd de bovenstructuur van deze centrales moeten verhoogd worden. In ieder geval zal dit bouwwerk door de huizenblokken ommanteld zijn en zo aan het gezicht onttrokken blijven.

Wat de afzuigcentrales betreft, moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de twee centrales die in de omgeving van de Centrale Halte zijn gebouwd (St-Jansstraat en Oude Herderinnestraat) en de centrale die zich nabij de Congreshalte bevindt (Pachecostraat). De twee eerste zijn uitgerust met twee ventilatoren van 2 m. 70 diameter (waarvan een als reserve) voor het afzuigen van de bedorven lucht der Centrale Halte (dwarsventilatie) en met drie ventilatoren van 3 m. 50 diameter (waarvan een als reserve) voor het afzuigen van de bedorven lucht van het aanpalend tunnelvak (langsventilatie). Het afsluiten der ventilatoren geschiedt door een schijfvormige draaiklep bediend vanuit de bedieningspost. De stand der klep schakelt de hoofdmotor in en uit. Boven de ventilatoren, die vertikaal opgesteld staan, is een betonnen diffusor uitgevoerd die als taak heeft een deel van de snelheid om te zetten in drukverschil om zodoende een minimum-krachtverbruik voor de ventilatoren te eisen. De diffusors zijn ommanteld door bakstenen muren die door een betonnen raambouw gedragen worden. Aan het bovenuiteinde van de diffusors stroomt de bedorven lucht zijdelings uit in de atmosfeer. Deze twee centrales zijn insgelijks zo aangelegd dat ze later door huizenblokken zullen omringd worden en dus aan het gezicht onttrokken.

De centrale nabij de Congreshalte is uitgerust met drie ventilatoren van 4 m. 50 diameter (waarvan één als reserve) voor het afzuigen van de bedorven lucht van de twee aanpalende tunnelvakken. Wat de interne constructie van deze centrale aangaat blijft wat hiervoor vermeld is van toepassing.

Van buiten is deze centrale echter in een geheel andere geest ontworpen. Er valt eerst op te merken dat ze deel uitmaakt van een architecturaal geheel dat insgelijks de hoofdtoegang en een hulptoeegang tot de Congreshalte begrijpt; bovendien is dit complex ontworpen als een alleenstaande constructie, die dus later zichtbaar zal blijven, en waarvan de buitenversiering monumentaal zal zijn, en voorzien van bekleding met arduinsteen, witte steen en inlegwerk uit terra-cotta. Een grote kap beschermt de hoofdtrap van de toegang tot de Congreshalte waarvan de uitbatingslokalen

réserve. L'isolement des ventilateurs se fait au moyen d'un registre horizontal dont le mouvement est commandé à partir du poste central de commande; la position de ce registre enclenche ou déclenche le moteur du ventilateur, à l'aide de contacts de fin de course. Les ouvertures à travers lesquelles les ventilateurs sont alimentés en air frais, ont été provisoirement aménagées à un niveau situé à 5 m. environ au-dessus de la voirie existante. Plus tard, lorsque les bâtiments seront érigés le long de ces rues, la superstructure de ces centrales devra être haussée en même temps. En tout cas, cette construction sera entourée par des blocs immobiliers qui la soustrairont à la vue.

En ce qui concerne les centrales d'aspiration, il faut faire une distinction entre les deux centrales établies à proximité de la Halte Centrale (rue St-Jean et rue Vieille de la Bergère) et la Centrale construite à proximité de la Halte du Congrès (rue Pachéco). Les deux premières sont équipées de deux ventilateurs d'un diamètre de 2,70 m. (dont un de réserve) pour l'évacuation de l'air vicié de la Halte Centrale (ventilation transversale) et de trois ventilateurs d'un diamètre de 3,50 m. (dont un de réserve) pour l'évacuation de l'air vicié du tronçon du tunnel adjacent (ventilation longitudinale). Les ventilateurs pourront être isolés au moyen d'un registre en forme de disque, commandé à partir du poste central de commande. La position du registre enclenche ou déclenche le moteur principal. Au-dessus des ventilateurs disposés verticalement est installé un diffuseur en béton, qui sert à convertir une partie de la vitesse en différence de pression en vue de provoquer de la sorte une consommation minimum d'énergie des ventilateurs. Les diffuseurs sont entourés de murs de briques soutenus par une ossature en béton. A l'extrémité supérieure des diffuseurs, l'air vicié est rejeté latéralement dans l'atmosphère. Ces deux centrales seront également enrobées de blocs d'immeubles qui les soustrairont à la vue.

La centrale à proximité de la Halte du Congrès est équipée de 3 ventilateurs de 4,50 m. de diamètre (dont un de réserve) pour l'aspiration de l'air vicié des deux tronçons de tunnel adjacents. Pour ce qui concerne la construction intérieure de cette centrale, l'exposé qui précède y est également applicable.

L'aspect extérieur en a toutefois été conçu dans un tout autre esprit. Il faut tout d'abord remarquer que cette centrale fait partie d'un ensemble architectural, qui comprend en même temps l'entrée principale et une entrée secondaire de la Halte du Congrès; en outre, ce complexe est conçu comme construction isolée, qui restera donc visible et dont la décoration extérieure à caractère monumental consistera en un revêtement en pierre de taille, en pierre blanche et des éléments en terre cuite. Un grand auvent protégera

(lokettenzaal, enz.) in de tussenverdieping van de tunnel aangebracht zijn.

De centrale bedieningspost is ondergebracht in de centrale der Oude Herderinnestraat. Buiten de eigenlijke bedieningslessenaar bevat dit lokaal een groot verlicht bord waarop al de aanduidingen en seinapparaten, die de ventilatie-inrichting aangaan, opgesteld zijn. Een tweede bord bedient het hoog- en laagspanningsnet die de tunnel voeden (behalve drijfstroom voor de treinen).

3. — Stand van de werken.

Het electromechanisch deel van de inrichting is nagenoeg volledig afgewerkt. Er werd begonnen met de regelingsproeven van de dwarsventilatie van de Centrale Halte; de ventilatoren werken geruisloos en in het algemeen stemmen de bekomen resultaten overeen met wat berekend is. Men mag verwachten dat geheel de installatie zeer bevredigend en doelmatig zal kunnen in bedrijf zijn tegen einde Mei 1951.

De gebouwen van vier der vijf centrales zijn afgewerkt op wat bijschilderen na. De centrale nabij de Congreshalte, waarvan de uitvoering tamelijk veel tijd vergt, zal vermoedelijk einde 1951 helemaal afgewerkt zijn.

De wetsontwerpen en het verslag werden door de aanwezige leden eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
O. VAN DEN STORME.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

l'escalier principal de la Halte du Congrès, dont les locaux d'exploitation (salle des guichets, etc.) seront installés à l'entresol du tunnel.

Le poste central de commande est installé dans la centrale de la rue Vieille de la Bergère. En dehors du pupitre de commande proprement dit, ce local comporte un grand tableau lumineux qui comprendra toutes les indications et les signalisations intéressant la ventilation. Un deuxième tableau commande le réseau de haute et de basse tension alimentant le tunnel (sauf la force motrice des trains).

3. Etat d'avancement des travaux.

La partie électromécanique de l'installation est presque terminée. On a commencé les essais de réglage de la ventilation transversale de la Halte Centrale; les ventilateurs sont silencieux et, en général, les résultats obtenus correspondent aux prévisions. On peut s'attendre à ce que toute l'installation pourra être mise en service de façon satisfaisante et efficace pour fin mai 1951.

Les bâtiments de quatre des cinq centrales sont achevés, sauf quelques travaux de peinture. La centrale de la Halte du Congrès, dont l'exécution demande un temps assez considérable, sera probablement terminée à la fin de 1951.

Les projets de loi et le présent rapport ont été approuvés à l'unanimité des membres présents.

Le Rapporteur,
O. VAN DEN STORME.

Le Président,
H. DELPORT.

(12)

N° 139

1950 – 1951

Inrichting van de wegenis
Aménagements de la voirie

Cfr. 35 mm.
1 plan