

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

22 MAART 1950.

22 MARS 1950.

WETSONTWERP

betreffende de raming van het Nationaal Bureau
voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding,
voor het dienstjaar 1950.

PROJET DE LOI

relatif au compte de prévision de l'Office national
pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi
pour l'exercice 1950.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN ⁽¹⁾, UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **MARCK**.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES COMMUNICATIONS ⁽¹⁾,
PAR M. **MARCK**.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Het verslag en de raming hebben het voorwerp uitge-
maakt van het *Parlementair Stuk* n° 98, Kamer der
Volksvertegenwoordigers (zittingsjaar 1949-1950, 15 De-
cember 1949).

Bij het lezen van dat stuk, hebt U zich rekenschap kun-
nen geven van de verschillende administratieve kwesties
in verband met het N.B.V., de stand van de aan de gang
zijnde werken, van de eigenlijke verbinding en van de
ophoging van het Noord- en het Zuidstation, van de
nieuwe werken uit te voeren in de omgeving van Brussel-
Zuid, de termijnen, enz., de verschillende beheersreke-
ningen van het Bureau en de raming der uitgaven die
nog moeten gedaan worden om de werken te voltooien.

Volgens de vooruitzichten, kan het plan tot voltooiing
van de werken van de Noord-Zuidverbinding worden
samengevat als volgt :

a) JAAR 1950.

Begin 1950 zal de ruwbouw van de tunnel en van het
Noord-viaduct voltooid zijn. De N.M.B.S. houdt zich thans
 bezig met de uitrusting van de tunnel (ballast, plaatsen
van dwarsliggers en sporen).

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie: de heer Brunfaut, voorzitter;
de heren Clerckx, Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos,
Marck, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme.
— Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Hens, Major, Van Winghe,
Vercauteren. — Becquevort, Demuyter, De Wilde. — Van den Branden.

Zie :

98 : Wetsontwerp.

Le rapport et le compte de prévisions ont fait l'objet
du *Document parlementaire* n° 98, Chambre des Repré-
sentants (session 1949-1950, 15 décembre 1949).

Vous avez pu vous rendre compte, à la lecture de ce
document, de diverses questions administratives concer-
nant l'O.N.J., de la situation des travaux en cours, de
la jonction proprement dite et du relèvement des gares
du Nord et du Midi, des ouvrages nouveaux à réaliser aux
abords de Bruxelles-Midi, des délais, etc., des divers
comptes de gestion de l'Office et de l'estimation des
dépenses restant à effectuer pour l'achèvement des tra-
vaux.

D'après les prévisions, le planning d'achèvement des
travaux de la Jonction Nord-Midi peut se résumer comme
suit :

a) ANNÉE 1950.

Au début de 1950, les travaux de gros œuvre du tunnel
et du viaduc Nord seront terminés. La S.N.C.B. procède à
l'équipement du tunnel (ballast, pose des traverses et des
voies).

⁽¹⁾ Composition de la Commission: M. Brunfaut, président;
MM. Clerckx, Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck,
Van Acker (Benoit), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme. —
Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Hens, Major, Van Winghe, Ver-
cauteren. — Becquevort, Demuyter, De Wilde. — Van den Branden.

Voir :

98 : Projet de loi.

H.

De werken van het Zuid-viaduct, van de Kapellekerk tot aan het Zuidbolwerk, zijn aan de gang en zullen einde van het 1st halfjaar 1950 voltooid zijn. De afwerking van de ijzeren brug is voor dezelfde periode voorzien. De ruwbouw van de kleine vierhoek van de Grondwelplaats is voltooid en de westelijke schijf van de grote vierhoek (Argonnestraat, Overdekte straat) voor het nieuwe station, waar het mogelijk is 2 spoorbanen te leggen, zal einde 1950 voltooid zijn.

In het Centraal Station is de ruwbouw voltooid en de afwerking, vooral die van het spoorweggedeelte, is aan de gang (gezondheidsinrichtingen, verwarming, enz.).

De ruwbouw van de ventilatiecentrales zal einde 1950 voltooid zijn en het opstellen van het mechanisch gedeelte zal tijdens dezelfde periode geschieden.

Het straatwerk van de sectoren gelegen tussen de Loxumstraat en de Kruidtuinlaan zal einde 1950, de herstelling van de Kruidtuin in de loop van 1951 voltooid zijn.

In het station Brussel-Zuid, zijn 16 sporen in bediening gesteld op het bovenplan, met ontvangstgebouw in de Frankrijkstraat. Alle lijnen vertrekken van het bovenplan, en het voorlopig laagstation voor de lijn Charleroi (langs de Fonsnylaan) werd afgeschaft. De 22 banen, zegge de algeheelheid van het wegvlak, zullen einde van het jaar 1950 hoger zijn gelegd.

In het Noordstation, werden 3 spoorbanen hoger gelegd (electrische spoorweg Brussel-Antwerpen) met een hulp-ontvangstgebouw in de Aarschotstraat. De overblijvende spoorbanen worden hoger gelegd.

b) JAREN 1951 EN VOLGENDE.

Het N.B.V. zal, begin 1950, de werken van de grote vierhoek van Brussel-Zuid (autobusstation) aanbesteden. Dat werk zal in de loop van de jaren 1950 en 1951 worden uitgevoerd.

De voltooiingswerken van het ontvangstgebouw van het Centraal Station zullen in de loop van het tweede halfjaar 1951 voltooid zijn.

De nieuwe werken betreffende de geschiktmaking van de omgeving van Brussel-Zuid (tunnels voor trams en voertuigen, parkeerplaats voor rijtuigen), werken die onafhankelijk zijn van de eigenlijke Verbinding, zullen worden uitgevoerd in de loop van de jaren 1951 en 1952.

Bij het Zuidstation zal, tijdens de jaren 1951, 1952 en 1953 worden overgegaan tot het optrekken van de verschillende gebouwen en kunstwerken die nog moeten uitgevoerd worden op de Fonsnylaan (uitgangsgebouw, gebouw voor verschillende doeleinden, gebouw voor het sorteren van de post, bestuursgebouw).

Tijdens het jaar 1952, zal de N.M.B.S. overgaan tot de uitrusting van de toegangsrail van Brussel-Zuid, gelegen op de grote vierhoek (autobus-station).

In het Noordstation, werd alles in het werk gesteld om de werken te bespoedigen.

Op het einde van het 1st halfjaar 1951, zullen 7 banen (n^{os} 6 tot 12) in bediening worden gesteld op het bovenplan : 2 spoorbanen voor de lijn Brussel-Antwerpen en 5 voor de lijnen Luik en Namen.

In de loop van de jaren 1951 en 1952, zullen de laatste spoorbanen hoger gelegd worden en de N.M.B.S. zal eveneens tijdens dezelfde periode de werken voortzetten aan het nieuwe ontvangstgebouw van de Vooruitgangstraat, waarvan de voltooiing voorzien wordt in 1953.

Les travaux du viaduc Sud, depuis l'Eglise de Notre-Dame de la Chapelle jusqu'au boulevard du Midi, sont en cours et seront terminés à la fin du 1^{er} semestre 1950. L'achèvement du pont métallique du boulevard du Midi est prévu pour la même période. Le gros œuvre du petit quadrilatère de la place de la Constitution est terminé et la tranche Ouest du grand quadrilatère (rue d'Argonne, rue Convert) devant la nouvelle gare, permettant la pose de 2 voies, sera terminée fin 1950.

A la Halte Centrale, les travaux de gros œuvre sont terminés et les parachèvements, principalement de la partie ferroviaire, sont en cours (sanitaires, chauffage, etc.).

Les travaux de gros œuvre des centrales de ventilation seront terminés fin 1950 et le montage de la partie mécanique se fera pendant la même période.

L'aménagement de la voirie du secteur compris entre la rue de Loxum et le boulevard du Jardin Botanique sera terminé fin 1950, la remise en état du Jardin botanique au courant de 1951.

A la gare de Bruxelles-Midi, 16 voies sont exploitées au niveau haut avec bâtiment des recettes situé rue de France. Toutes les lignes partent du niveau surélevé, et la gare basse provisoire pour la ligne de Charleroi (côté avenue Fonsny) est supprimée. Les 22 voies, soit la totalité de la plate-forme, seront relevées pour la fin de l'année 1950.

A la gare du Nord, 3 voies sont relevées (voies électriques Bruxelles-Anvers) avec bâtiment des recettes auxiliaire rue d'Aerschot. On travaille au relèvement des voies suivantes.

b) ANNÉES 1951 ET SUIVANTES.

L'O.N.J. mettra en adjudication, au début de 1950, les ouvrages du grand quadrilatère de Bruxelles-Midi (gare d'autobus). Ce travail sera exécuté au cours des années 1950 et 1951.

Les travaux de parachèvement du bâtiment des recettes de la Halte Centrale seront terminés au cours du second semestre 1951.

Les travaux nouveaux concernant l'aménagement des abords de Bruxelles-Midi (tunnels pour tramways et véhicules, parking pour voitures, etc.), travaux indépendants de la Jonction proprement dite, seront exécutés au cours des années 1951 et 1952.

A la gare du Midi, au cours des années 1951, 1952 et 1953, il sera procédé à la construction des divers bâtiments et ouvrages d'art qui restent à édifier avenue Fonsny (bâtiment de sortie, bâtiment à usages divers, bâtiment du tri postal, bâtiment administratif).

Au cours de l'année 1952, la S.N.C.B. procédera à l'équipement du grill d'entrée de Bruxelles-Midi situé sur le grand quadrilatère (gare d'autobus).

A la gare du Nord, tous les efforts ont été mis en œuvre pour hâter l'exécution des travaux.

A la fin du 1^{er} semestre 1951, 7 voies (n^{os} 6 à 12) seront exploitées au niveau surélevé : 2 voies pour la ligne Bruxelles-Anvers et 5 voies pour les lignes de Liège et de Namur.

Au cours des années 1951 et 1952, les 5 dernières voies seront surélevées et la S.N.C.B. continuera également pendant cette période les travaux du nouveau bâtiment des recettes de la rue du Progrès, dont l'achèvement est prévu en 1953.

Tijdens het tweede halfjaar 1951, zullen de treinen van de lijn Antwerpen aankomen in het Centraal Station.

Rond dezelfde tijd zullen de treinen van de lijn Luik langs de westelijke flank van de tunnel het station Brussel-Zuid bereiken over de twee spoorbanen van de westelijke schijf van de grote vierhoek van Brussel-Zuid. De verbinding Luik-Oostende zal kunnen verwezenlijkt worden.

Op het einde van het jaar 1952 of in de loop van het jaar 1953 zal de Verbinding in haar geheel in bedrijf kunnen worden gesteld.

Die gegevens laten ons toe klaarder te zien in de huidige stand van de werken en ons een juist denkbeeld te vormen van de termijn die nog zal nodig zijn voor de totale voltooiing van de eigenlijke Verbinding.

*
**

Men mag zich, niettemin, afvragen of, sedert de bevrijding, alles in het werk werd gesteld om de werken te bespoedigen en, o.m., of de verschillende aannemingen de hun opgelegde termijnen niet hebben overschreden.

Daar deze laatste vraag, in zekere opzichten, van groot belang is, achten wij het nuttig ze van nabij te onderzoeken.

Ziehier dan, wat wij dienaangaande hebben vernomen. Het spijt ons dat wij dit niet méér kunnen samenvatten, daar iedere aanneming afzonderlijk moet worden beschouwd.

OVERSCHRIJDINGEN VAN DE UITVOERINGSTERMIJNEN DOOR DE VERSCHILLENDE AANNEMINGEN.

In de jaarlijkse verslagen over de bedrijvigheid van de Verbinding tijdens de jaren 1947 en 1948, werden de achtereenvolgende moeilijkheden opgesomd die het N.B.V. in de vordering naar zijn werven heeft ondervonden tijdens de periode na de bevrijding.

Wij herinneren er aan dat op de werven van de openbare besturen, tijdens het jaar 1946 en het eerste halfjaar 1947, gebrek aan arbeidskrachten, vooral van geschoolde, heerste, omdat de Staat aan de aannemers de niet-officiële loontoeslagen niet kon terugbetalen, die zij zouden moeten uitgegeven hebben om op hun werven de arbeiders terug te brengen die elders door de « zwarte » lonen werden aangelokt.

Daarna kwamen de opeenvolgende moeilijkheden in zake bevoorrading in sommige materialen, grint, zand, cement, rond staal voor beton. Het was echter vooral de schaarste aan bandijzer en platen voor ijzeren raamwerk die het langst heeft geduurd.

In weerwil van de dringende stappen die door het N.B.V., met de welwillende steun van de betrokken Ministeries, werden gedaan, moesten de constructiewerkhuizen maanden wachten alvorens de pletterijen konden gevolg geven aan de contingentbons die hun door de verdelingsorganismen werden toegekend.

De ondernemingen die het meest te lijden hadden onder die factoren zijn : de tijdelijke vereniging « Entreprises Cerfontaine Frères et Solrahy » (omgeving van het Zuidstation) en de « S.A. de Construction des Ateliers de Willebroeck » (ijzeren brug van het Zuidbolwerk).

Au cours du second semestre de 1951, les trains de la ligne d'Anvers arriveront à la Halle Centrale.

A la même époque, les trains de la ligne de Liège emprunteront le pertuis Ouest du Tunnel, gagneront la gare de Bruxelles-Midi en passant sur les 2 voies de la tranche Ouest du grand quadrilatère de Bruxelles-Midi. La liaison Liège-Ostende pourra être réalisée.

A la fin de l'année 1952 ou au courant de l'année 1953, la jonction pourra être exploitée intégralement.

Ces données permettent donc de voir plus clair dans l'état actuel des travaux et de se faire une idée plus exacte du délai qu'il faudra encore pour l'achèvement total de la Jonction proprement dite.

*
**

On peut se demander, néanmoins, si, depuis la libération, tout a été fait pour activer les travaux et, notamment, si les différentes entreprises n'ont pas dépassé les délais d'exécution qui leur avaient été imposés.

Comme cette dernière question présente, à certains points de vue, un intérêt considérable, nous croyons bien faire en l'examinant de près.

Voici donc ce que nous avons appris à ce sujet et que nous nous excusons de ne pas pouvoir résumer d'avantage, chacune des entreprises visées devant être considérée séparément.

DÉPASSEMENTS DES DÉLAIS D'EXÉCUTION DES DIFFÉRENTES ENTREPRISES.

Les rapports annuels sur l'activité de la Jonction au cours des années 1947 et 1948 ont énuméré les difficultés successives rencontrées par l'O.N.J. dans l'avancement de ses chantiers pendant la période qui a suivi la libération.

Rappelons que pendant l'année 1946 et le premier semestre de l'année 1947, les chantiers des administrations publiques ont dû subir une pénurie de main-d'œuvre, surtout qualifiée, l'Etat ne pouvant rembourser aux entrepreneurs les suppléments de salaire non officiel qu'ils auraient dû déboursier pour ramener sur leurs chantiers les ouvriers sollicités ailleurs par des salaires « noirs ».

Vinrent ensuite les difficultés successives, d'approvisionnement de certains matériaux, gravier, sable, ciment, acier rond pour béton. Mais c'est surtout la pénurie de fers plats et de toles pour charpentes métalliques qui a sévi le plus longtemps.

Malgré les démarches pressantes effectuées par l'O.N.J. avec l'appui bienveillant des Ministres intéressés, les ateliers de construction ont dû attendre de nombreux mois avant de pouvoir faire honorer par les laminiers les bons de contingents qui leur avaient été octroyés par les organismes distributeurs.

Les entreprises qui ont eu le plus à souffrir de ces facteurs sont : l'association momentanée « Entreprises Cerfontaine Frères et Solrahy » (abords gare du Midi) et la S.A. de Construction des Ateliers de Willebroeck (pont métallique du boulevard du Midi).

Juist die aannemingen omvatten een groot gedeelte ijzeren raamwerk (al dan niet ommanteld).

De aanneming « Cerfontaine Frères et Sotrahay » ving haar termijn van 350 werkdagen aan op 1 September 1948. Met inachtneming van de weersomstandigheden, moest de contractuele termijn verlopen in Februari 1948.

Na verscheidene vergaderingen van de raad van beheer, tijdens welke de aannemer werd gehoord, die de redenen van de vertragingen die niet aan hemzelf waren te wijten uiteenzette, besloot het N.B.V. dat het verstrijken van zijn termijn zou worden verdaagd tot 15 September 1949.

Daarna, bij toepassing van de ministeriële beslissing tot het bouwen van een tunnel voor trams, belastte het N.B.V. de aannemer met de uitvoering van een toegangshelling en van een gedeelte van de tunnel, gelegen binnen de grenzen van zijn werf.

Die beslissing heeft, buiten bijkomende werken, het stilleggen van de aan de gang zijnde ruwbouw, nieuwe studien, het afbreken van reeds uitgevoerde gedeelten van werken en de aanpassing van andere werken teweeggebracht. Daaruit volgt, alhoewel een groot gedeelte van de onderneming thans voltooid is, dat de werken in het gebied beïnvloed door het aanleggen van de toegangshelling en van de tunnel, niet zullen kunnen voltooid zijn vóór 15 November 1950. Die termijn staat het in dienst stellen van de spoorverbinding geenszins in de weg.

De aannemer heeft echter meer dan eens de aandacht van het N.B.V. gevestigd op de ongunstige gevolgen voor de inrichting van zijn aanneming van de abnormale duur van zijn werf, omdat deze hogere algemene onkosten veroorzaakt, zonder evenredige uitbreiding van de uit te voeren werken. Tot dusver heeft het N.B.V. geen enkele compensatie voor de schade die de aannemer beweert te hebben geleden, aangenomen noch toegestaan.

IJZEREN BRUG VAN HET ZUIDBOLWERK.

Aanneming van de « S. A. de Construction et des Ateliers de Willebroeck ».

Dit werk werd aangeval op 1 September 1948 en zou contractueel moeten voltooid geweest zijn einde October 1949. Wegens de vertraging bij de leveringen van platen en breed bandijzer, vertraging die behoorlijk werd vastgesteld door de ambtenaren van het bestuur, werd een termijnverlenging aan de aanneming toegestaan. Deze moet normaal verlopen in April 1950.

Die datum stemt overeen met het plan in zake het in dienst stellen van de spoorwegverbinding.

N. V. SOCOL.

Halte Kapellekerk en viaduct tussen het Zuidelijk hoofd van de tunnel en de Bassestraat.

In dit geval zijn de oorzaken van de vertraging van een andere aard.

Het N.B.V. kon de terreinen, gelegen op de plaats van de uit te voeren werken, niet binnen de in het bijzonder bestek voorziene termijnen ter beschikking van de aannemer stellen.

Dit geldt, o.m., voor zekere gebouwen waarvan de onteigening gerechtelijk moest gevorderd worden, en laat ten einde was.

Ten slotte, werden heel onlangs (Februari 1950) wijzigingen gebracht in de schikkingen in zake het straatwerk, waarvan de uitvoering tot die onderneming behoort, en die enkele nieuwe onteigeningen zullen vergen.

Ce sont précisément les entreprises comportant une grande proportion de charpente métallique (enrobée ou non).

L'entreprise Cerfontaine Frères et Sotrahay a commencé son délai de 350 jours ouvrables, le 1^{er} septembre 1948. Compte tenu des intempéries, le délai contractuel devait expirer en février 1948.

Après plusieurs séances du conseil d'administration, au cours desquelles l'entrepreneur a été entendu et a justifié les causes de retards indépendantes de sa volonté, l'O.N.J. a admis que l'expiration de son délai soit reportée au 15 septembre 1949.

Par la suite, l'O.N.J., appliquant la décision ministérielle de procéder à la construction d'un tunnel pour tramways, a prescrit à l'entrepreneur l'exécution d'une rampe d'accès et d'un tronçon du tunnel situés à l'intérieur des limites de son chantier.

Cette décision a entraîné, outre les travaux supplémentaires, l'arrêt de travaux de gros œuvre en cours, de nouvelles études, la démolition de parties d'ouvrages déjà exécutés et l'appropriation d'autres constructions. Il en résulte que, bien qu'une grande partie de l'entreprise soit actuellement terminée, les ouvrages dans la zone influencée par la rampe et du tunnel ne pourront être complètement terminés qu'au 15 novembre 1950. Ce délai ne contrarie nullement la mise en service de la jonction ferroviaire.

Toutefois, l'entrepreneur a, à diverses reprises, attiré l'attention de l'O.N.J. sur les conséquences défavorables, sur l'économie de son entreprise, de la durée anormale de son chantier, celle-ci occasionnant des frais généraux accrus, sans majoration proportionnelle du montant des ouvrages à exécuter. A ce jour, l'O.N.J. n'a admis ni accordé à l'entrepreneur aucune compensation pour les dommages qu'il prétend avoir subis.

PONT MÉTALLIQUE DU BOULEVARD DU MIDI.

Entreprise de la S. A. de Construction et des Ateliers de Willebroeck.

Cette entreprise a commencé le 1^{er} septembre 1948 et aurait dû contractuellement se terminer fin octobre 1949. En raison des retards dans la livraison des tôles et larges plats dûment constatés par les agents de l'administration, une prolongation de délai a été accordée à l'entreprise. Celle-ci doit se terminer normalement en avril 1950.

Cette date se concilie avec le planning de mise en service de la jonction ferroviaire.

S. A. SOCOL.

Point d'arrêt Chapelle et viaduc entre la tête Sud du tunnel et la rue Basse.

Ici, les causes de retard sont d'un autre ordre.

L'O.N.J. n'a pas pu mettre à la disposition de l'entrepreneur, dans les délais prévus au cahier spécial des charges, les terrains situés à l'emplacement des ouvrages à construire.

Il en est ainsi, notamment, pour certains immeubles dont l'expropriation a dû être poursuivie judiciairement et s'est terminée tardivement.

Enfin, des modifications importantes aux dispositions de voirie dont la réalisation est comprise dans cette entreprise viennent d'être décidées tout récemment (février 1950) et nécessiteront quelques nouvelles expropriations.

In die omstandigheden, zullen de spoorwerken rond het midden van het jaar 1950 klaar zijn, terwijl het straatwerk niet vóór einde 1950 zal voltooid zijn.

De uitvoeringstermijn voor die aanneming bedraagt 500 werkdagen en verstrijkt normaal « einde 1949 ».

Ook hier zal de termijnoverschrijding geen weerslag hebben op de datum van de indienstelling van de verbinding met dubbelspoor, die voorzien is voor het tweede halfjaar 1951.

**

Onze aandacht werd gevestigd op een andere kwestie in verband met de aannemingen, nl. deze van de herziening van de uitvoeringsprijzen.

HERZIENING VAN DE UITVOERINGSPRIJZEN VAN DE AANNEMINGEN.

De onstandvastigheid van de lonen, de sociale lasten, de kosten van het vervoer en de prijs van de bouwmaterialen hebben het N.B.V. er toe aangezet in de lastenkohieren van de na de bevrijding aangewezen ondernemingen bepalingen op te nemen betreffende de schommelingen van de eenheidsprijzen der borderellen, in functie van die drie factoren.

Het spreekt vanzelf dat geen enkele aannemer voor werken van een zekere duur, die 2 of 3 jaar kunnen in beslag nemen, zonder voorbehoud de weg van het volstrekt forfaitair bedrag zou opgegaan zijn.

Wij nemen hieronder, in hun geheel, de bepalingen van het bestek over die betrekking hebben op die formules van aanpassing van de eenheidsprijzen :

« De eenheidsprijzen van de verschillende posten zijn vatbaar voor herziening volgens de hieronder bepaalde modaliteiten :

» Te dien einde, zijn de inschrijvers gehouden bij hun inschrijving een lijst van de eenheidsprijzen te voegen, mits aanduiding voor iedere er van, van de factor « lonen » en van de factor « vervoer », buiten de andere factoren in acht genomen voor het vaststellen van die eenheidsprijzen.

» De aannemer wordt geacht die factoren « lonen » te hebben vastgesteld op grondslag van het bedrag der lonen, wettelijke vergoedingen en sociale lasten die toepasselijk waren op een datum, 3 dagen vóór de voor het openen van de inschrijvingen vastgestelde datum.

» Wat de factoren « vervoer » betreft, wordt de aannemer geacht deze te hebben vastgesteld op grondslag van de op dezelfde datum als hierboven toegepaste prijzen.

» Het type-loon dat voor de berekening van die weerslag moet genomen worden, wordt gevormd door het gemiddelde van de officiële maxima- en minimalonen van de geschoolde arbeider, voor de Brusselse agglomeratie.

» Wat de prijs van het vervoer betreft, wordt, afgezien van de toegepaste vervoerwijze, contractueel aangenomen dat de schommeling alleen wordt geregeld door de wijzigingen van de tarieven voor het vervoer van *koopwaren van de N.M.B.S., de kolentarieven uitgesloten*.

» In geval van verhoging of vermindering van de bedragen van de lonen, loontoeslagen, wettelijke vergoedingen en maatschappelijke lasten welke die lonen bepalen, worden de eenheidsprijzen verhoogd of verminderd met inachtneming van de weerslag van die wijziging op de factor « lonen » van die prijzen.

Dans ces conditions, les ouvrages ferroviaires seront terminés pour le milieu de l'année 1950, tandis que les aménagements de voirie ne seront pas terminés avant fin 1950.

Le délai d'exécution pour cette entreprise est de 500 jours ouvrables, expirant normalement « fin 1949 ».

Ici également, le dépassement de délai n'aura pas de répercussion sur la date de mise en service de la Jonction à deux voies, prévue pour le deuxième semestre 1951.

**

Notre attention a été attirée sur une autre question relative aux entreprises, notamment celle de la revision des prix d'exécution.

REVISION DES PRIX D'EXECUTION DES ENTREPRISES.

L'instabilité des salaires, charges sociales, coût des transports et prix des matériaux de construction, ont amené l'O.N.J. à inclure dans les cahiers des charges des entreprises adjudgées après la libération, des clauses de variation des prix unitaires des bordereaux en fonction de ces trois éléments.

Il est évident que pour des travaux d'une certaine durée, pouvant atteindre 2 ou 3 ans, aucun entrepreneur ne se serait engagé sans réserve dans la voie du forfait absolu.

Nous reproduisons ci-après, in extenso, les clauses du cahier des charges se rapportant à ces formules d'adaptation des prix unitaires :

« Les prix unitaires des différents postes sont sujets à revision suivant les modalités définies ci-après :

» A cet effet, les soumissionnaires sont tenus de joindre à leur soumission un relevé des prix unitaires avec indication pour chacun d'eux de l'élément « salaires » et de l'élément « transports » comptés en dehors des autres éléments, pour la détermination de ces prix unitaires.

» L'entrepreneur est censé avoir établi ces éléments salaires en se basant sur les taux de salaires, indemnités légales et charges sociales applicables à une date qui précède de 3 jours la date fixée pour l'ouverture des soumissions.

» En ce qui concerne les éléments transports, l'entrepreneur est censé les avoir établis en se basant sur les prix en vigueur à la même date que ci-dessus.

» Le salaire type à faire intervenir pour le calcul de cette incidence est constitué par la moyenne des salaires officiels maxima et minima de l'ouvrier spécialisé, pour l'agglomération bruxelloise.

» Pour ce qui concerne le prix des transports, quel que soit le mode en usage, il est admis contractuellement que la variation est réglée uniquement par la variation des tarifs de transport de *marchandises de la S.N.C.F.B., à l'exclusion des tarifs de charbon*.

» En cas de majoration ou de diminution des taux de salaires, suppléments de salaires, indemnités légales et charges sociales fonction de ces salaires, les prix unitaires sont majorés ou diminués en tenant compte de l'incidence de cette variation sur l'élément « salaires » de ces prix.

» In geval van verhoging of vermindering van die tarieven van de N.M.B.S., worden de eenheidsprijzen verhoogd of verminderd, door de factor « vervoer » van die prijzen in dezelfde verhouding te verhogen of te verlagen.

» De wegens de schommelingen van de factoren « lonen » en « vervoer » herziene prijzen zijn van toepassing van de stand der werken af, die werd vastgesteld voor de periode waarin de datum van toepassing valt van die schommelingen van de lonen of van de vervoerprijzen.

» Alle wijzigingen die geschieden, na een datum die met 3 dagen de datum vastgesteld voor het openen van de inschrijvingen voorafgaat, aan de door de inschrijver opgegeven basisprijzen, vertrek werkhuisen of groeven, voor de aan te wenden materialen, geven aanleiding tot verrekening van meer of min.

» Te dien einde, worden alleen volgende materialen in aanmerking genomen : cement, zand, steenslag, bakstenen, houwsteen, rond staal voor beton, geplet staal voor raamwerk. De aannemer voegt bij zijn inschrijving de prijzenlijst van zijn materialen, vertrek werkhuis of groeve.

» In geval van verhoging of verlaging van de prijzen van de materialen, vertrek werkhuis of groeve, wordt een verrekening opgemaakt met inachtneming van het verschil tussen de bij de levering gefactureerde en de op de lijst, gevoegd bij de inschrijving, opgegeven prijzen, met inachtneming van de ter plaatse aangekomen en behoorlijk in ontvangst genomen hoeveelheden.

» De aannemer moet de voor het opmaken van die verrekening vereiste bescheiden ter beschikking van het N.B.V. stellen en alle faciliteiten in zake navorsing en controle verstrekken.

» Het verrekeningsbedrag « materialen » van meer of min wordt vermeerderd met 5 t.h., om rekening te houden met de vermeerdering of de vermindering van sommige lasten van de onderneming. »

De jongste aanbestedingen die door de N.M.B.S. voor de werken van de Verbinding werden uitgeschreven omvatten herzieningsbepalingen die overeenstemmen met die van het N.B.V.

Het N.B.V. heeft, van zijn kant, die clause opgenomen in de bestekken van de thans uitgevoerde aannemingen van het zuidelijk viaduct, voor de omgeving van het Zuidstation, voor de ijzeren brug van het Zuidbolwerk, voor de Halle Kapellekerk en voor het zuidelijk viaduct. Hetzelfde geldt voor sommige aannemingen tot afwerking van het Centraal Station.

Het autobus-station van Brussel-Zuid, dat in de loop van de eerstkomende maanden zal worden toegewezen en waarvan het bedrag wordt geraamd op 150 miljoen, zal eveneens op dezelfde grondslagen worden aanbesteed.

Een vraagstuk dat, terecht, door uw Commissie werd onderzocht, is dat van de *ventilatie van de tunnel*, van de perrons van het Centraal Station en van die van de Halle Congresskolom.

De oplossing van dat vraagstuk maakte, vanwege de technici van het N.B.V. het voorwerp uit van grondige studies, die hen hebben toegelaten ventilatie-installaties te ontwerpen die de beste waarborgen bieden.

Die installaties worden thans tot stand gebracht. In een bij dit verslag gevoegde nota, die door het N.B.V. werd opgesteld, wordt het beginsel er van aangeleend en de praktische verwezenlijking er van geschetst.

» En cas de majoration ou de diminution de ces tarifs de la S.N.C.F.B., les prix unitaires sont majorés ou diminués en majorant ou diminuant dans la même proportion l'élément « transports » de ces prix.

» Les prix révisés en raison des variations des éléments « salaires » et « transports » sont d'application à partir de la situation d'avancement établie pour la période comprenant la date d'application de ces variations des salaires ou des transports.

» Toutes modifications survenues après une date précédant de 3 jours la date fixée pour l'ouverture des soumissions aux prix de base renseignés par le soumissionnaire, départ usines ou carrières, des matériaux à mettre en œuvre, donnent lieu à décompte en plus ou en moins.

» A cet effet, sont seuls pris en considération les matériaux suivants : ciment, sable, pierrailles, briques, pierres de taille, aciers ronds pour béton, acier laminé pour charpente. L'entrepreneur joindra à sa soumission la liste des prix de ces matériaux, départ usine ou carrière.

» En cas de majoration ou de réduction de prix des matières départ usine ou carrière, un décompte est établi en tenant compte de la différence entre les prix facturés lors de la fourniture et les prix renseignés à la liste jointe à la soumission, compte tenu des quantités arrivées à pied d'œuvre et dûment réceptionnées.

» L'entrepreneur est tenu de mettre à la disposition de l'O.N.J. les documents nécessaires pour l'établissement de ce décompte et lui donner toute facilité d'investigation et de contrôle.

» Le montant du décompte « matières » en plus ou en moins est majoré de 5 % pour tenir compte de l'augmentation ou de la diminution de certaines charges de l'entreprise. »

Les adjudications récentes lancées par la S.N.C.F.B. pour ce qui concerne les travaux de la Jonction renferment des clauses de revision similaires à celles de l'O.N.J.

L'O.N.J. a, pour sa part, inclus cette clause dans les cahiers des charges des entreprises du viaduc Sud actuellement en cours, pour les abords de la gare du Midi; pour le pont métallique du boulevard du Midi; pour la Halle Chapelle et le viaduc Sud. Il en est de même de certaines entreprises de parachèvement de la Halle Centrale.

La gare d'autobus à Bruxelles-Midi, qui va être adjudagée dans les prochains mois, et dont le montant estimé est de 150 millions, s'adjugera également sur les mêmes bases.

Un problème qui, à juste titre, a été examiné par votre Commission est celui de la *ventilation du tunnel*, des quais de la Halle Centrale et de ceux de l'arrêt Congrès.

La solution de ce problème a fait, de la part des techniciens de l'O.N.J., l'objet d'études approfondies qui leur ont permis de concevoir des installations de ventilation offrant les meilleures garanties.

Ces installations sont en voie de réalisation. Une note annexée à ce rapport et qui a été rédigée par l'O.N.J. vous en montre le principe et en esquisse la réalisation pratique.

**

Uw Commissie heeft eveneens belang gesteld in de kwestie van het straatwerk die, op het grondgebied van Brussel, wordt gesteld als gevolg van de werken van de Verbinding.

Op ons verzoek, heeft het N.B.V. ons aangaande die kwestie volgende inlichtingen verschaft :

Bij het eerste artikel van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het N.B.V., werd bedoeld organisme belast met de voltooiing der Noord-Zuidverbinding, met het oog op de aanleg en de te geldemaking van de door deze onderneming onteigende gronden.

Derhalve was het na de voltooiing van de werken van de tunnel niet mogelijk de enge straatjes weder aan te leggen zoals ze oorspronkelijk bestonden. Wij stippen onder meer aan : de Goudstraat en de Keizerstraat in de Kapellewijk, de Berlaumontstraat en de Pachecostraat in de wijk van de Nationale Bank en van het Sint-Jans Gasthuis.

In die omstandigheden, werd een 22 tot 30 m. brede laan aangelegd tussen de wijk van de Kapellekerk en de Kruidtuinlaan.

Bij artikel 4 van de overeenkomst van 1940, die tussen het N.B.V. en de Stad Brussel werd gesloten en door de raad van beheer van het N.B.V., de Gemeenteraad van de Stad Brussel en de Bestendige Deputatie ⁽¹⁾ goedgekeurd werd, wordt bepaald :

« Het nieuwe wegennet zal worden aangelegd onder voorwaarden, die in gemeen overleg werden besloten tussen het N.B.V. en de Stad. Het N.B.V. zal de last overnemen van de uitvoering van alle wegwerken, waartoe onder meer de rioolwerken, de straatgoten, de wegbedekkingen, de rijwegkantstenen, enz., behoren.

» Bedoelde werken, behalve degene die betrekking hebben op de straten die onder de grote wegen zijn gerangschikt, zullen aan de Stad worden overgelaten onder verplichting van onderhoud naarmate van de eindoplevering er van. »

Door verscheidene artikelen van de overeenkomst werd de breedte geregeld van de verschillende verkeerswegen, die het N.B.V. moet aanleggen, onder meer : de straat langs de Verbinding tussen de Brigittienen- en de Huidenvellersstraat, de Ursulinenstraat, de Goudstraat, de Keizerstraat, de Pachecostraat, de Berlaumontstraat, enz.

Sindsdien werden, zoals men weet, belangrijke wegverbredingen verwezenlijkt of voorzien, die noodzakelijk zijn geworden wegens de aanzienlijke toename van het verkeer.

De aanleg van deze verscheidene verkeerswegen wordt geregeld bij artikel 4 van voormelde overeenkomst.

De enige uitzondering van die algemene regel is de West-zijstraat tussen de Walenplaats en de Rogier van der Weydenstraat. Het N.B.V. laat kosteloos aan de Stad Brussel aan de Verbinding palende ongebruikte gronden over, waarvan het de eigenaar is, om aan de stad de mogelijkheid te verschaffen, gebeurlijk een 16 m. brede straat aan te leggen.

Als compensatie voor die nieuwe straat, die ten koste van het N.B.V. wordt aangelegd, is bij artikel 18 van de overeenkomst bepaald, dat de stad afziet van de eventuele winst van de verrichting op onroerende goederen, die haar toegekend werden door de overeenkomsten van 1903 en 1904.

(1) Die overeenkomst kon door de Hoge Overheid niet worden goedgekeurd wegens de oorlogsomstandigheden in Mei 1940.

**

Votre Commission s'est intéressée également à la question de la voirie qui se pose, sur le territoire de Bruxelles, comme conséquence des travaux de la Jonction.

Répondant à notre demande, l'O.N.J. nous a fourni, concernant cette question, les renseignements suivants :

L'article premier de la loi du 11 juillet 1935 créant l'O.N.J. charge cet organisme de l'achèvement de la Jonction Nord-Midi et de la mise en valeur et de la réalisation des terrains expropriés en vue de cette entreprise.

Pour ce motif, il n'était pas possible, après achèvement des travaux du tunnel, de rétablir les rues dans leur état primitif de ruelles étroites. Citons notamment parmi celles-ci les rues d'Or et de l'Empereur dans le quartier de la Chapelle, les rues de Berlaumont et Pachéco dans le quartier de la Banque Nationale et de l'Hôpital Saint-Jean.

Dans ces conditions, un boulevard variant de 22 à 30 m. de largeur a été créé entre le quartier de l'Eglise de Notre-Dame de la Chapelle et le boulevard Botanique.

L'article 4 de la convention de 1940, passée entre l'O.N.J. et la Ville de Bruxelles, convention approuvée par le conseil d'administration de l'O.N.J., le Conseil communal de la Ville de Bruxelles et la Députation permanente ⁽¹⁾, dit textuellement :

« La voirie nouvelle sera établie dans des conditions arrêtées d'accord entre l'O.N.J. et la Ville. L'O.N.J. prendra à sa charge l'exécution de tous les travaux de voirie comportant notamment les égouts, les caniveaux, les revêtements de chaussées, les bordures de trottoirs, etc.

» Ces dits ouvrages, sauf ceux dépendant des rues classées dans la grande voirie, seront remis à la Ville à charge d'entretien au fur et à mesure de leur réception définitive. »

Différents articles de la convention réglaient la largeur des diverses artères à créer par l'O.N.J., notamment : la rue latérale à la Jonction entre la rue des Brigittines et la rue des Tanneurs, la rue des Ursulines, la rue d'Or, la rue de l'Empereur, les rues Pachéco, Berlaumont, etc.

On sait que depuis lors des élargissements importants ont été réalisés ou prévus, ceux-ci nécessités par l'extension considérable de la circulation.

La création de ces différentes artères est régie par l'article 4 de la convention citée ci-dessus.

Seule la rue latérale Ouest, entre la place des Wallons et la rue Roger Van der Weyden, échappe à cette règle générale. L'O.N.J. cède gratuitement à la Ville de Bruxelles les excédents de terrains attenants à la Jonction et dont il est propriétaire, en vue de permettre à la Ville la création éventuelle d'une rue de 16 m. de largeur.

En compensation de cette voirie nouvelle, établie aux frais de l'O.N.J., l'article 18 de la convention stipule que la Ville abandonne le bénéfice éventuel de l'opération immobilière qui lui avait été accordé par les conventions de 1903 et de 1904.

(1) Cette convention n'a pu être approuvée par l'Autorité supérieure en raison des circonstances de guerre de mai 1940.

De eigendom van deze onteigende gronden van de wijk van de Putterij en van de Keizerstraat wordt aan het N.B.V. overgedragen.

*
**

Uw Commissie hield er ook aan inlichtingen in te winnen omtrent de inhoud van de overeenkomst die aangaan werd tussen de Staat en het « Pershuis », alsmede omtrent de huidige gevolgen van die overeenkomst, die door het N.B.V. werd overgenomen. Het N.B.V. liet ons dienaangaande een nota geworden, die wij aan ons verslag toevoegen.

*
**

Leden van Uw Commissie hebben de wens geuit de kosten te kennen van de werken die tot nu toe door het N.B.V. en door de N.M.B.S. werden uitgevoerd.

Orderstaande cijfers werden ons medegedeeld :

I. — Tot einde 1949.

Studiën en algemene onkosten	fr. 77,597,177.36
Onteigeningen	174,368,035.07
Spoorbanen en ballast	10,401,077.15
Tunnel	760,492,300.47
Onderbouw	21,741,583.75
Bruggen, viaducten	520,799,963.74
Seinen, telegraafinrichtingen	9,200,347.71
Gebouwen (stations-hallen, enz.)	408,350,588.86
Hydraulische inrichtingen	406,329.72
Onderscheidene inrichtingen	55,446,481.94
Beheerde werken in de stations	103,700,952.93

Totaal fr. 2,142,504,838.70

Er valt op te merken dat de uitgaven voor werken in de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid, die in voormelde cijfers zijn bevat, einde 1949, fr. 652,708,804.88 bedragen.

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

1^{ste} VRAAG.

Welke zijn de voor 1950 voorziene uitgaven ?

ANTWOORD.

Begroting voor het jaar 1950.

	In miljoenen
Tunnels :	
Wegkruising van de Kruidtuinlaan	40
Doortocht der trams in de nabijheid van het Zuid-station	40
Ventilatie van de tunnel	27
Spoorweguitrusting van de tunnel	92
	199
Viaducten :	
Brabantsstraat en Vooruitgangstraat	10
Brigittinenstraat en Zuidlaan	30
Brug Zuidlaan	15
	55
Stations :	
Brussel-Noord	152
Brussel-Zuid	249
Station Schaarbeek, Noorderzijde	8
	409
	663

La propriété de ces terrains expropriés du quartier de la Putterie et de la rue de l'Empereur est transférée à l'O.N.J.

*
**

Votre Commission a tenu à se renseigner aussi sur la teneur de la convention intervenue entre l'Etat et « La Maison de la Presse » et sur le sort actuel de cet accord, qui a été repris par l'O.N.J. Celui-ci nous a fait parvenir à ce sujet une note que nous annexons à notre rapport.

*
**

Des membres de votre Commission ont exprimé le désir de connaître le coût des travaux réalisés jusqu'à présent par l'O.N.J. et la S.N.C.F.B.

Voici les chiffres qui nous ont été fournis :

I. — Jusqu'à fin 1949.

Etudes et frais généraux	fr. 77,597,177.36
Expropriations	174,368,035.07
Voies et ballast	10,401,077.15
Tunnel	760,492,300.47
Infrastructure	21,741,583.75
Ponts, viaducs	520,799,963.74
Signaux, installations télégraphiques	9,200,347.71
Bâtiments (gares-haltes, etc.)	408,350,588.86
Installations hydrauliques	406,329.72
Installations diverses	55,446,481.94
Travaux en régie aux gares	103,700,952.93

Total fr. 2,142,504,838.70

Il est à remarquer que les dépenses faites pour travaux aux gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, et qui sont comprises dans les chiffres ci-dessus, s'élèvent fin 1949 à fr. 652,708,804.88.

QUESTIONS ET RÉPONSES.

1^{re} QUESTION.

Dépenses prévues pour 1950 ?

RÉPONSE.

Budget de l'année 1950.

	En millions
Tunnels :	
Passage routier boulevard Botanique	40
Tunnel pour tramways aux abords de la gare du Midi	40
Ventilation du tunnel	27
Equipement ferroviaire du tunnel	92
	199
Viaducs :	
Rue de Brabant et rue des Plantes	10
Rue des Brigittines et boulevard du Midi	30
Pont boulevard du Midi	15
	55
Gares :	
Bruxelles-Nord	152
Bruxelles-Midi	249
Gare de Schaarbeek, côté Nord	8
	409
	663

Andere verbintenissen, bovenstaande gedetailleerde cijfers niet inbegrepen :	
Voltooiing van het Centraal Station	85
Andere verbintenissen, welke onder de verbintenissen met betrekking op de « tunnels, viaducten, stations » niet begrepen zijn : overdracht	
Kleine vierhoek, winkels en autobusstation	85
Grote vierhoek van Brussel-Zuid	20
Parking voor taxirijtuigen	70
	10
	185
Totaal der voor 1950 voorziene werken	348

2^{de} VRAAG.

Welk is het detail der uitgaven van het N.B.V. voor 1951 en volgende jaren ?

ANTWOORD.

A. — N.B.V.	In miljoenen
1 ^o Gewone werken.	
Grote vierhoek van Brussel-Zuid :	
Ruwbouw	80
Voltooiing	30
	110
Stilstand Kapelle, voltooiing	10
Centraal Station, voltooiing	15
Ventilatie (mechanische toestellen)	4
Allerlei algemene onkosten	41
	180
2 ^o Nieuwe werken.	
Tunnel voor de trains	90
Tunnel voor het wegverkeer-parkings	60
Garage taxirijtuigen	12
	162
B. — N.M.B.S.	
1 ^o Dienst der sporen.	
Brussel-Noord	443
Brussel-Zuid	382
Uitrusting verbinding	13
	838
2 ^o Dienst electriciteit-seinrichting.	
Seinrichting	69
Verlichting en beweegkracht	37
Onderstations en catenaires	41
Televerbindingen	17
	164
Totaal	1.344

3^{de} VRAAG.

Kosten veroorzaakt door de onteigeningen voor de verwezenlijking van de Verbinding ?

ANTWOORD.

	In miljoenen
Periode vóór 1914	78
Periode van 1914 tot einde 1930 :	
Van 1914 tot 1935	
Vanaf 1935 (oprichting van het N.B.V.) tot einde 1940	99.5
	103.5
Periode van 1941 tot heden toe	75
Totaal	256.5

N. B. — Er dient telkens verwezen naar de waarde van de frank op dat ogenblik.

Autres engagements, non compris dans les chiffres détaillés ci-dessus :	
Parachèvement de la Halle Centrale	85
Autres engagements, non compris dans les engagements relatifs aux « tunnels, viaducs, gares » :	
report	85
Petit quadrilatère, magasins et gare autobus	20
Grand quadrilatère de Bruxelles-Midi	70
Parking pour taxis	10
	185
Total pour travaux prévus en 1950	348

2^e QUESTION.

Le détail des dépenses de l'O.N.J. pour 1951 et les années suivantes ?

RÉPONSE.

A. — O.N.J.	En millions
1 ^o Travaux ordinaires.	
Grand quadrilatère de Bruxelles-Midi :	
Gros œuvre	80
Parachèvement	30
	110
Halte Chapelle, parachèvement	10
Halte Centrale, parachèvement	15
Ventilation (appareils mécaniques)	4
Frais généraux divers	41
	180
2 ^o Travaux nouveaux.	
Tunnel tramways	90
Tunnel routier parkings	60
Garage taxis	12
	162
B. — S.N.C.F.B.	
1 ^o Service de la voie.	
Bruxelles-Nord	443
Bruxelles-Midi	382
Equipement jonction	13
	838
2 ^o Service électricité-signalisation.	
Signalisation	69
Eclairage et force motrice	37
Sous-stations et caténaires	41
Télécommunications	17
	164
Total	1.344

3^e QUESTION.

Coût des expropriations faites en vue de la réalisation de la Jonction ?

RÉPONSE.

	En millions
Période antérieure à 1914	78
Période de 1914 à fin 1940 :	
De 1914 à 1935	4
De 1935 (création de l'O.N.J.) à fin 1940	99.5
	103.5
Période de 1941 à ce jour	75
Total	256.5

N. B. — Il convient de se reporter chaque fois à la valeur du franc de l'époque.

4^{de} VRAAG.

Welk is het detail van artikel II, 3), van de begroting voor 1950 : « Kantoorbehoeften, uitrusting » ?

ANTWOORD.

Uitgaven voortvloeiende uit de vestiging der diensten in hun nieuwe werkvertrekken van het Centraal Station :

Kleedkamer, eetzaal, werkvertrekken, fieskasten, versiering van ramen en vensters . . . fr.	361,000
Plannen : reproductie, calqueerpapier, tekenpapier	140,000
Verzekering van het personeel. Burgerlijke verantwoordelijkheid	51,000
Bureelbenodigdheden. Onderhoud van de meubilering. Butagas	55,000
Auto's : benzine, olie, onderhoud, herstellingen	58,000
(Nota : De Algemene Diensten van het Departement nemen 1/3 van deze kosten voor hun rekening.)	
Films van de N.B.V.	60,000
Bescheiden : vertaling, druk	10,000
Onderhoud der machines : stencilapparaat, reken- en schrijfmachines. Benodigdheden : carbonpapier, stencils, inkt	40,000
Technische verslagen	15,000
Abonnementen : <i>Belgisch Staatsblad</i> , <i>Bulletin des Ventes notariales</i> , <i>Pasinomie</i> (ingebonden), <i>Marktprijslijsten</i> , allerhande technische uitgaven	4,200
Inlating van bekendmakingen van aanbestedingen	2,300
Foto's der werken en werven	1,500
Allerlei : pharmaceutische producten, rubberstempels, enz.	2,000
Totaal . . . fr.	800,000

5^{de} VRAAG.

Welk is het detail van post « Uitgaven voortvloeiende uit de vestiging van de N.B.V.-diensten in de nieuwe werkvertrekken van het Centraal Station, Cantersteen » ?

ANTWOORD.

Verhuizing en inrichting fr.	32,500
Verlichtingsloestellen, bel- en telefoonverbindingen	57,000
Volledige metaaluitrusting voor werkvertrekken	65,000
Versieringen van ramen en vensters (2 verdiepingen)	80,000
Kleedkasten	22,100
Eetzaal van het personeel (kasten, tafellakens, allerhande)	9,000
Registratuurwerk	9,300
Inrichting van een vertrek voor het archief	15,000
Tien fieskasten fr.	17,500
Kantoorboxen	5,000
	22,500

4^e QUESTION.

Le détail de l'article II, 3), du budget de 1950 : « Fournitures de bureau, outillage » ?

RÉPONSE.

Dépenses résultant de l'installation des services dans les nouveaux locaux de la Halle Centrale :

Vestiaire, réfectoire, bureaux, cartonniers, garniture des baies et fenêtres fr.	361,000
Plans : reproduction, papier calque, papier à dessiner	140,000
Assurance du personnel. Responsabilité civile	51,000
Fournitures de bureau. Entretien du mobilier. Butagas	55,000
Voiture automobile : essence, huile, entretien, réparations	58,000
(Nota : Les Services généraux du Département prennent 1/3 de cette dépense à charge.)	
Films de l'O.N.J.	60,000
Documents : traduction, impression	10,000
Entretien des machines : machines à stencil, machines à calculer, machines à écrire. Fournitures : papier carbone, papier à stencil, encre	40,000
Rapports techniques	15,000
Abonnements : <i>Moniteur Belge</i> , <i>Bulletin des Ventes notariales</i> , <i>Pasinomie</i> (reliées), <i>Mercuriales</i> , publications techniques diverses	4,200
Insertion des annonces d'adjudications	2,300
Photos des travaux et chantiers	1,500
Divers : produits pharmaceutiques, cachets en caoutchouc, etc.	2,000
Total . . . fr.	800,000

5^e QUESTION.

Le détail du poste « Dépenses résultant de l'installation des services de l'O.N.J. dans les nouveaux locaux de la Halle Centrale, Cantersteen » ?

RÉPONSE.

Déménagement et eménagement fr.	32,000
Appareils d'éclairage, raccordements sonneries, téléphones	57,000
Bureaux métalliques complets	65,000
Garnitures des baies et fenêtres (2 étages)	80,000
Armoires-vestiaires	22,100
Réfectoire du personnel (armoires, nappes, divers)	9,000
Horloge enregistreuse	9,300
Aménagement d'un local pour archives	15,000
Dix cartonniers fr.	17,500
Cartons	5,000
	22,500

Dictafoon	12,000
Herstel van de kartoomebuifering en van twee schrijfmachines	9,300
Schrijftafel	1,000
Metalen kast voor films van de Verbinding	5,000
Boenmachine	5,000
Vloermatten en maatregelen ter bewaring van de parketvloeren, wandbekleedsels	8,200
Kapstukken voor de raadsaal	2,800
Laken voor de tafel van deze zaal	3,800
Vlag met stok	1,000
Deursluiters	1,000
Totaal . . fr.	361,000

**

De heer Minister van Verkeerswezen is zo vriendelijk geweest de vergaderingen van uw Commissie bij te wonen en alle inlichtingen te verschaffen die hem gevraagd werden.

Anderdeels heeft uw Commissie de voortgang van de werken ter plaatse willen onderzoeken en uitleg vragen omtrent de ontwerpen die nog uitgevoerd moeten worden. Bij de bezichtiging werd zij rondgeleid door de heer Voorzitter en verscheidene ingenieurs van het N.B.V., die wij alle danken voor de zeer grote vriendelijkheid waarmee zij ons telkens tot in bijzonderheden alles hebben willen uitleggen, wat ons dienstig was om ons een juist beeld te vormen van de krachtsinspanning die reeds gedaan werd en die thans wordt aangewend om te slagen in een onderneming die wij zonder aarzelen « reusachtig » noemen en waarop ons klein land fier mag zijn.

Het ontwerp werd door de aanwezige leden eenparig goedgekeurd.

Dit verslag gaf geen aanleiding tot opmerkingen.

De Verlaggever,
H. MARCK.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.

Dictaphone	12,000
Remise en état de meubles de bureau et de deux machines à écrire	9,300
Table-bureau	1,000
Armoire métallique pour films de la Jonction	5,000
Cireuse	5,000
Paillassons et mesures de conservation des parquets, revêtements	8,200
Portemanteaux pour la salle du conseil	2,800
Drap pour table de cette salle	3,800
Drapeau avec hampe	1,000
Ferme-portes	1,000
Total . . fr.	361,000

**

M. le Ministre des Communications a bien voulu assister aux séances de votre Commission et fournir à celle-ci tous les renseignements qui lui ont été demandés.

D'autre part, votre Commission a voulu examiner sur place l'état d'avancement des travaux et s'y faire expliquer les plans qui restent à exécuter. Dans ses visites, elle a été guidée par M. le Président et plusieurs ingénieurs de l'O.N.J., que nous tenons à remercier tous pour la très grande amabilité avec laquelle ils ont bien voulu, chaque fois, nous exposer en détail tout ce qui nous permettait de nous faire une idée exacte des efforts déjà accomplis et de ceux qui s'accomplissent actuellement pour mener à bien une entreprise que nous n'hésitons pas à qualifier de « gigantesque » et dont notre petit pays peut être fier.

Le projet a été adopté à l'unanimité des membres présents.

Le présent rapport n'a pas donné lieu à observation.

Le Rapporteur,
H. MARCK.

Le Président,
F. BRUNFAUT.

BIJLAGE I.

VENTILATIE-INSTALLATIES VAN DE TUNNEL DER NOORD-ZUIDVERBINDING.

De tunnel-exploitatie zal, gedurende een onbepaalde tijd vóór de volledige electrificatie van het net, door elektrische treinen (Antwerpen-Charleroi) en dieseltreinen worden verzekerd, alsmede door stoomtreinen. Laatste bedoelde zullen elektrisch op sleeptouw genomen worden voor de doortocht van de tunnel, de stoomlocomotief zal nochtans moeten helpen om het treinstel in beweging te zetten, na de normale stilstand (stations) of na de onvoorziene stilstand (seinen) er van. De tunnel is verdeeld in verschillende « ventilatiegedeelten »; deze zijn, van het Noord- tot het Zuidstation :

a) het tunnelgedeelte tussen het Noordelijk hoofd en het Noordelijk uiteinde van de perrons van de Congresshalle;

ANNEXE I.

INSTALLATIONS DE VENTILATION DU TUNNEL DE LA JONCTION NORD-MIDI.

L'exploitation du tunnel se fera pendant une période indéterminée, avant l'électrification complète du réseau, par des trains électriques (Anvers-Charleroi), des automotrices Diesel ainsi que par des trains à vapeur. Ces derniers seront tractionnés électriquement pour le passage du tunnel, la locomotive à vapeur devant toutefois aider au démarrage de la rame après son arrêt normal (gares) ou imprévu (signaux). Le tunnel a été divisé en plusieurs « tronçons de ventilation » qui sont, en allant du Nord au Midi :

a) le tronçon de tunnel compris entre la tête Nord et l'extrémité Nord des quais de l'arrêt Congrès;

- b) de Congresshalte (ongeveer 200 m. lange perrons);
- c) het tunnelgedeelte tussen het Zuidelijk uiteinde van de perrons van de Congresshalte en de Komediantenstraat;
- d) het tunnelgedeelte tussen de Komediantenstraat en het Noordelijk uiteinde van het Centraal Station;
- e) het Centraal Station;
- f) het tunnelgedeelte tussen het Zuidelijk uiteinde van de perrons van het Centraal Station en het Zuidelijk hoofd.

De ventilatiecapaciteit in die verschillende tunnelgedeelten werd berekend met inachtneming van onderstaande gegevens :

voldoende verdunning van de schadelijke gassen die door de locomotieven en de dieseltreinen worden uitgelaten;

degelijke luchtverversing ieder uur, daar waar reizigers op perrons staan (Centraal Station en Congresshalte);

sterke wind in te blazen door het Noordelijk of Zuidelijk hoofd van de tunnel.

Om de doorstroming van die verversingslucht zonder ongemak voor de gebruikers van de tunnel te verzekeren, werd besloten dat :

de lucht van de voor het verkeer bestemde tunnelgedeelten (a, c, d en f hierboven) overlangs zal worden verversd, waarbij de verversingslucht de ganse lengte van het te ventileren gedeelte zal doorstromen;

de lucht van het Centraal Station dwars zal worden verversd;

de lucht van de Congresshalte overlangs zal worden verversd door middel van een afzonderlijke ventilatie.

Die verscheidene ventilaties zullen worden ingericht als volgt :

Voor het verkeer bestemde tunnelgedeelten : de verse lucht stroomt binnen door een der uiteinden van het gedeelte waarvan men de lucht moet verversen (Noordelijk en Zuidelijk tunnelhoofd) of door de instromingsopening van de Komediantenstraat; de lucht stroomt in het tunnelgedeelte tot aan het uiteinde er van, waar zij in de entresol boven de tunnel binnensroomt door openingen (rookvangen), die in de zoldering zijn aangebracht. Het betrokken gedeelte van de entresol is verbonden met een ventilatiecentrale, waar ventilatoren de bedorven lucht naar buiten op- en wegzuigen;

Centraal Station : twee luchtinblaascentrales blazen de verse lucht terug onder de perrons, waar ze over de hele lengte wordt verdeeld door openingen, die in de zijmuurtjes er van zijn aangebracht. De bedorven lucht wordt, eveneens door zijopeningen, in kokers opgezuigd, die boven de perrons en over de ganse lengte er van zijn aangebracht; deze kokers zijn in verbinding met twee ventilatiecentrales, waar ventilatoren de bedorven lucht op- en wegzuigen;

Congresshalte : twee luchtloren voor toelaat van verse lucht en voorzien van een hulpspoelventilator, verversen de lucht van de stilstand; deze lucht stroomt in de longterichling langs de perrons en wordt in de entresol opgezogen door de rookvangen die aan de uiteinden van de perrons zijn aangebracht.

De verversing van de lucht van de tunnel, zoals hoger werd beschreven, maakt de ophouw noodzakelijk van drie zuigcentrales, twee blaascentrales en één zijluchtinstromingsopening (Komediantenstraat).

- b) l'arrêt Congrès (longueur des quais environ 200 m.);
- c) le tronçon de tunnel entre l'extrémité Sud des quais de l'arrêt Congrès et la rue des Comédiens;
- d) le tronçon de tunnel entre la rue des Comédiens et l'extrémité Nord des quais de la Halte Centrale;
- e) la Halte Centrale;
- f) le tronçon de tunnel entre l'extrémité Sud des quais de la Halte Centrale et la tête Sud.

Les débits de ventilation dans ces divers tronçons ont été calculés en tenant compte des facteurs ci-après :

dilution suffisante des gaz nocifs émis par les locomotives et les automotrices;

renouvellement horaire convenable de l'air là où des voyageurs se trouvent sur les quais (Halte Centrale et arrêt Congrès);

vent violent soufflant dans une des têtes Nord ou Sud du tunnel.

Pour assurer la circulation de cet air de ventilation sans gêne pour les usagers du tunnel, il fut décidé ce qui suit :

les parties courantes du tunnel (a, c, d et f ci-dessus) seront ventilées longitudinalement, l'air de ventilation traversant complètement le tronçon à ventiler;

la Halte Centrale sera ventilée transversalement;

l'arrêt Congrès sera ventilé longitudinalement par une ventilation séparée.

Voici comment se feront ces diverses ventilations :

Parties courantes de tunnel : l'air frais entre par une des extrémités du tronçon à ventiler (têtes Nord et Sud du tunnel) ou par l'entrée d'air de la rue des Comédiens; l'air chemine dans le tronçon jusqu'à son extrémité, où il pénètre dans l'entresol au-dessus du tunnel par des ouvertures (hottes) pratiquées dans le plafond. La partie intéressée de l'entresol est en communication avec une centrale de ventilation où des ventilateurs aspirent l'air vicié et le rejettent dans l'atmosphère.

Halte Centrale : deux centrales de soufflage refoulent l'air frais sous les quais, qui le distribuent sur toute leur longueur par des ouvertures pratiquées dans leurs murettes latérales. L'air vicié est aspiré, également par des ouvertures latérales, dans des gaines établies au-dessus des quais et sur toute la longueur de ceux-ci; ces gaines sont en communication avec deux centrales de ventilation où des ventilateurs aspirent l'air vicié et le rejettent dans l'atmosphère.

Arrêt Congrès : deux cheminées d'entrée d'air frais, munies d'un éjecto-ventilateur de secours, alimentent l'atmosphère du point d'arrêt; cet air chemine longitudinalement le long des quais et est aspiré dans l'entresol par les hottes établies aux extrémités des quais.

Telle que décrite ci-dessus, la ventilation du tunnel exige la construction de trois centrales de ventilation aspirantes, de deux centrales soufflantes et d'une entrée d'air latérale (rue des Comédiens).

Op esthetisch gebied bieden noch de centrales noch de luchtinstromingsopening in de Komediantenstraat enige moeilijkheid, daar die werken gelegen zijn in plaatsen, waar zij waarschijnlijk door gebouwen-complexen zullen zijn verborgen. De toestand is niet dezelfde voor de centrale in de Pachecostraat. Deze centrale is samengeoordend met de twee ingangen naar de Congresshalte, de ene in de Pachecostraat, de andere in de verlenging van de Sint-Laurentius- en de Blekerijstraat.

Het N.B.V. is van mening geweest, dat men deze bouw moest beschouwen als één alleenstaand bouwkundig geheel met een indrukwekkend uitzicht.

De electromechanische installaties werden in 1947 aanbesteed aan de Nederlandse firma « Werkspoor »; deze heeft beroep gedaan op de A.C.E.C., als onderaannemers voor het electrische gedeelte, en op Engelse en Amerikaanse firma's voor de uitrusting voor de luchtcontrole. Het totaal bedrag van de onderneming beloopt 20 miljoen frank.

Het is voorzien dat de ventilatie rond het einde van het jaar 1950 zal kunnen in werking treden.

BIJLAGE II.

NOTA BETREFFENDE DE OVEREENKOMST GESLOTEN TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN HET PERSHUIS. HUIDIGE TOESTAND ZOALS BLIJKT UIT DE STUDIE DER DOSSIERS.

Door de domaniale wet van 30 Juli 1932, werd de Minister van Financiën gemachtigd aan de Belgische Persbond, met het oog op de oprichting van een Pershuis, om niet een terrein af te staan met een oppervlakte van ongeveer 5 are, gelegen te Brussel, op voorwaarde dat die grond van rechtswege zou teruggaan naar de Belgische Staat, met de gebouwen die er zullen worden opgetrokken, zonder enige vergoeding, in geval van ontbinding van de vereniging eigenaarster, of indien bovenvermelde bestemming van het goed ophield te bestaan.

In de memorie van toelichting wordt voorzien dat de bijdrage van de Staat niet meer zal bedragen dan het overlaten van de grond en dat het Pershuis geen enkel ander krediet mag aanvragen dan de jaarlijkse toelage van 50,000 frank die destijds werd toegekend, ten laste van de begroting van het Departement van Kunsten en Wetenschappen.

De memorie van toelichting voorziet eveneens dat die grond eventueel zou moeten genomen worden in een domaniaal terrein gelegen in de wijk van de vroegere Elisabeth-kazerne (Sionbergstraat). Zekere moeilijkheden, o.m. een kwestie van erfdienstbaarheid van hoogte, verhinderden de onmiddellijke constructie van een gebouw op de voorziene plaats. Intussen gaf het Bestuur der Domeinen aan het Pershuis, volgens overeenkomst van 27 Februari 1933, de vroegere eigendom Hamoir, Markiesstraat, n° 4, dat thans door het N.B.V. wordt afgebroken, in huur.

Bij de oprichting van het N.B.V., in 1935, werd overeengekomen dat het Bureau de verbintenis van de Staat zou overnemen, om aan de Belgische Persbond een grond van 5 are af te slaan, te nemen in de terreinen van de Verbinding die beschikbaar zouden worden. De keuze van het terrein mocht de verwezenlijking van de Verbinding in geen dele in het gedrang brengen.

Au point de vue esthétique, les centrales ainsi que l'entrée d'air de la rue des Comédiens ne causent aucune difficulté, ces ouvrages étant inclus dans des zones où des blocs d'immeubles les soustrairont vraisemblablement à la vue. Il n'en est pas de même de la centrale (rue Pachéco). En effet, cette centrale est combinée avec deux entrées de l'arrêt Congrès, l'une desservant la rue Pachéco, l'autre les rues Saint-Laurent et de la Blanchisserie prolongées.

L'O.N.J. a estimé qu'il fallait traiter cette construction comme un ensemble architectural isolé à caractère monumental.

Les installations électro-mécaniques de la ventilation ont été adjugées en 1947 à la firme néerlandaise « Werkspoor »; celle-ci s'est adressée aux A.C.E.C. comme sous-traitant de la partie électrique et à des firmes anglaise et américaine pour les installations de contrôle de l'atmosphère. Le montant total de cette entreprise est de l'ordre de 20 millions de francs.

Il est prévu que la ventilation sera prête à fonctionner vers la fin de l'année 1950.

ANNEXE II.

NOTE RELATIVE A LA CONVENTION INTERVENUE ENTRE L'ETAT BELGE ET LA MAISON DE LA PRESSE. SITUATION ACTUELLE, TELLE QU'ELLE RÉSULTE DE L'ÉTUDE DES DOSSIERS.

La loi domaniale du 30 juillet 1932 a autorisé le Ministre des Finances « à céder gratuitement à l'Union professionnelle de la Presse Belge, en vue de l'érection d'une maison de la Presse, un terrain d'une contenance de 5 ares environ, sis à Bruxelles, sous la condition que ce terrain fera de plein droit retour à l'Etat Belge avec les constructions qui y seront érigées, sans aucune indemnité, en cas de dissolution de l'Association propriétaire ou si l'affectation susdite du bien venait à cesser ».

L'exposé des motifs prévoit que la contribution de l'Etat n'excèdera pas l'abandon du terrain et que la Maison de la Presse ne pourra solliciter aucun subside autre que la subvention annuelle de 50,000 francs, accordée à l'époque à charge du budget du Département des Sciences et des Arts.

Il prévoit également que ce terrain serait à prendre éventuellement dans un terrain domanial situé dans le quartier de l'ancienne caserne Elisabeth (rue Montagne de Sion). Certaines difficultés, et notamment une question de servitude de hauteur, faisait obstacle à la construction immédiate d'un immeuble à l'emplacement envisagé. Entretemps, l'Administration des Domaines donna en location à la Maison de la Presse, suivant convention du 27 février 1933, l'ancienne propriété Hamoir, rue du Marquis, n° 4, actuellement démolie par l'O.N.J.

Lors de la création de l'O.N.J. en 1935, il fut entendu que l'Office reprenait l'engagement de l'Etat de céder à l'Union professionnelle de la Presse un terrain de 5 ares, à prendre dans les terrains de la Jonction qui deviendraient disponibles. Le choix du terrain ne pouvait compromettre en rien la réalisation de la Jonction.

Toen het N.B.V. voorzag dat het verhaarde gebouw in de Markiesstraat, n° 4, zou moeten afgebroken worden, werd een voorstel gedaan met het doel, anderzijds, gevolg te geven aan de verbintenis vermeld in de domaniale wet van 1932, een bepaald aantal lokalen ter beschikking van de Persbond te stellen, gelegen op de verdiepingen van het Centraal Station die niet tot spoorwegdoeleinden zouden worden aangewend.

Dat voorstel werd door de Persbond gunstig onthaald en de toenmalige regering betuigde haar principiële instemming, in October 1936.

De toepassingsmodaliteiten van die beslissing bleken echter vrij moeizaam.

De Persbond was, inderdaad, van mening dat een oppervlakte van 1.980 m² vereist was om al zijn diensten onder te brengen.

Welnu, men heeft vastgesteld dat de uitvoering van de plannen tot inrichting van de Persbond in de gebouwen van het Centraal Station, veel hogere uitgaven zou teweegbrengen dan de prijs van de grond, waarvan de afstand oorspronkelijk was voorzien.

Verscheidene oplossingen werden overwogen :

a) De Persbond zou het vereiste supplement storten voor de constructie, zoals zij thans is voorzien; het is echter weinig waarschijnlijk dat zij over de nodige kapitalen beschikt;

b) De lokalen zouden beperkt worden;

c) Er zou een verhuring kunnen voorzien worden;

d) De Staat zou de kosten van de constructie en de inrichting van de lokalen op zich nemen, doch de jaarlijkse aan de Persbond toegekende toelage zou worden afgeschaft.

Tijdens zijn vergadering van 18 November 1946, meende de Ministerraad echter dat de toelage aan de Persbond moest worden gehandhaafd, doch dat de oppervlakte van de toegekende lokalen, in het Centraal Station, tot meer bescheiden verhoudingen moest worden teruggebracht.

Thans zijn verschillende lokalen voorzien, op de tweede verdieping van het Centraal Station voor de Beroepsbond van de Belgische Pers en op de derde verdieping voor het Instituut voor Journalisme.

De definitieve oppervlakte werd nog niet vastgesteld noch goedgekeurd door de bevoegde overheden.

Comme l'Office de la Jonction prévoyait devoir démolir l'immeuble loué, rue du Marquis, n° 4, une proposition fut faite, dans le but d'autre part de donner suite à l'engagement contenu dans la loi domaniale de 1932, de mettre à la disposition de l'Union de la Presse un certain nombre de locaux dans les étages non ferroviaires de la Halle Centrale.

Cette suggestion fut accueillie favorablement par l'Union de la Presse, et le Gouvernement de l'époque marqua son accord de principe, en octobre 1936.

Toutefois, les modalités d'application de cette décision allaient s'avérer assez laborieuses.

En effet, la Presse estimait qu'une surface de 1.980 m² était nécessaire pour abriter tous ses services.

Or, on s'est avisé que l'exécution des plans d'installation de l'Union de la Presse dans les bâtiments de la Halle Centrale entraînerait une dépense bien supérieure au prix du terrain dont la cession était prévue initialement.

Plusieurs solutions furent envisagées :

a) La Presse verserait le supplément nécessaire à la construction telle qu'elle est prévue actuellement; il est cependant peu probable qu'elle dispose des capitaux nécessaires;

b) Les locaux seraient réduits;

c) Une location pourrait être prévue;

d) L'Etat prendrait à sa charge le coût de la construction et de l'aménagement des locaux, mais la subvention annuelle accordée à l'Union de la Presse serait supprimée.

En séance du 18 novembre 1946, le Conseil des Ministres estima cependant que la subvention à la Presse devait être maintenue, mais que la superficie des locaux alloués, à la Halle Centrale, devait être ramenée à des proportions plus modestes.

A l'heure actuelle, divers locaux sont prévus pour l'Union professionnelle de la Presse belge, au deuxième étage de la Halle Centrale, et au troisième étage pour l'Institut du Journalisme.

La superficie définitive n'est pas encore fixée ni approuvée par les organismes compétents.