

Chambre des Représentants

3 MARS 1949.

PROJET DE LOI

relatif au compte de prévision de l'Office National
pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi pour
l'exercice 1949.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA
COMMISSION DES COMMUNICATIONS (1),
PAR M. GRÉGOIRE, M.-H.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le compte de prévision en question est considéré comme adopté en vertu des stipulations de l'article 6, § 4, de la loi du 11 juillet 1935 créant le dit Office, du fait que les Chambres n'ont pu voter ce compte avant le 1^{er} janvier.

Votre Commission n'en a pas moins discuté longuement, tant elle estime devoir suivre avec la plus vigilante attention et voir mener désormais rapidement à bien cette entreprise importante.

Des indications de cette discussion et des renseignements complémentaires que nous avons réclamés, nous croyons utile de retenir les éléments ci-après :

1. État d'avancement des travaux de la Jonction à la fin de l'année 1949.

A. — TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'O.N.J.

Ces travaux comportent, en ordre principal, un tunnel de 2 km. de longueur environ, allant de l'an-

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

Voir :

55 : Projet de loi.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

3 MAART 1949.

ONTWERP VAN WET

betreffende de ramingen van het Nationaal Bureau
voor de voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding voor
het dienstjaar 1949.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER GRÉGOIRE, M.-H.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Op grond van het bepaalde bij artikel 6, § 4, van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van dit Bureau, worden bedoelde ramingen geacht te zijn aangenomen indien de Kamers die rekening niet hebben kunnen goedkeuren vóór 1 Januari.

Uw Commissie heeft niettemin het wetsontwerp breedvoerig behandeld, daar zij van oordeel is dat die belangrijke onderneming met de meest waakzame aandacht moet gevolgd worden en wenst dat zij zo spoedig mogelijk tot een goed einde worde gebracht.

Wij achten het nuttig, uit de aanwijzingen van die bespreking en uit de aanvullende inlichtingen die wij hebben gevraagd, hieronder volgende gegevens mede te delen :

1. Stand van de werken van de Verbinding op het einde van 1949.

A. — WERKEN UITGEVOERD DOOR HET N. B. V.

Die werken omvatten hoofdzakelijk een tunnel van ongeveer 2 km. lengte, zich uitstrekkend van de vroe-

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

Zie :

55 : Wetsontwerp.

cienne rue Saint-Lazare à l'église de la Chapelle, prolongé au Nord par un viaduc de 200 m. de longueur reliant la tête nord du tunnel à la nouvelle gare du Nord surélevée et, au Sud, par un viaduc de 900 m. de longueur reliant la tête sud du tunnel à la nouvelle gare du Midi surélevée.

Font également partie des travaux exécutés par l'O.N.J. les travaux relatifs au bâtiment des recettes de la Halte Centrale ainsi que les Haltes Chapelle et Congrès.

A la fin de l'année 1949, la situation des travaux se présentera comme suit :

a) Tunnel : travaux de gros-œuvre complètement terminés, ainsi qu'une bonne partie des centrales de ventilation.

b) Viaduc Nord : travaux de gros-œuvre complètement terminés.

c) Viaduc Sud : travaux de gros-œuvre terminés entre l'église de Notre-Dame de la Chapelle et le boulevard du Midi.

Pont métallique du boulevard du Midi : travaux en cours.

Premier quadrilatère d'épanouissement des voies : travaux de gros-œuvre terminés.

Second quadrilatère d'épanouissement des voies : tranche Ouest terminée permettant la pose de deux voies.

d) Les travaux de gros-œuvre et de mise hors d'eau du bâtiment de la Halte Centrale sont terminés. Les travaux de parachèvement des étages ferroviaires, qui permettront une exploitation partielle du pertuis Est de la Jonction (ligne Bruxelles-Anvers) jusqu'à la Halte Centrale au cours de l'année 1950, seront en grande partie terminés à la fin de l'année 1949.

e) Pendant le dernier trimestre 1949, la S.N.C.B. procédera à la pose des voies, ballast, signalisation, etc. dans le tunnel.

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

a) Gare du Midi (22 voies). — Au 1^{er} avril 1949, l'ancienne gare basse sera désaffectée et tous les services passeront en gare haute, rue de France, où 12 voies sont actuellement exploitées au niveau surélevé. Seule la ligne de Charleroi sera exploitée par une gare basse spéciale avec entrée 48, avenue Fonsny.

Les travaux en cours seront conduits de façon à mettre en service, au mois de septembre 1949, 4 nouvelles voies hautes pour la ligne électrique de Charleroi.

gere Sint-Lazarusstraat tot de Kapellekerk, ten Noorden verlengd met een viaduct van 200 m., die het noordelijk hoofd van de tunnel verbindt met het nieuwe verhoogd Noordstation, en ten Zuiden door een viaduct van 900 m., die het zuidelijk hoofd van de tunnel verbindt met het nieuw verhoogd Zuidstation.

De werken betreffende het ontvangstengebouw van de Centrale Halte, alsmede de Halten van Kapellekerk en Congreskolom, maken deel uit van de door het N.B.V. uitgevoerde werken.

Op het einde van het jaar 1949, zal de stand van de werken er als volgt uitzien :

a) Tunnel : ruwwerk volledig beëindigd, alsmede een groot gedeelte van de ventilatiecentrales.

b) Noorder-viaduct : ruwwerk volledig beëindigd.

c) Zuider-viaduct : ruwwerk volledig beëindigd tussen Kapellekerk en Zuidlaan.

Metalen brug van de Zuidlaan, werk aan de gang.

Eerste vierhoek voor ontplooiing van de sporen : ruwwerk beëindigd.

Tweede vierhoek voor ontplooiing van de sporen : westelijk vak is beëindigd, zodat twee sporen kunnen worden gelegd.

d) Ruwwerk en onder dak brengen van het gebouw van de Centrale Halte zijn beëindigd. De voltooiing van de spoorverdiepingen, die een gedeeltelijke exploitatie van de oostelijke opening van de Verbinding (lijn Brussel-Antwerpen) tot de Centrale Halte tijdens het jaar 1950 zullen toelaten, zal einde 1949 bijna volledig klaar zijn.

e) Tijdens het laatste kwartaal van 1949 zal de N.M.B.S. overgaan tot het leggen van de sporen, de ballast, de seinen, enz. in de tunnel.

B. — WERKEN UITGEVOERD DOOR DE N. M. B. S.

a) Zuidstation (22 sporen). — Op 1 April 1949, zal het vroeger oud station buiten dienst worden gesteld en al de diensten zullen worden overgebracht naar het verhoogd station, Frankrijkstraat, waar thans 12 verhoogde sporen worden geëxploiteerd; alleen de lijn naar Charleroi zal nog verder worden geëxploiteerd door een speciaal laag station met ingang langs de Fonsnylaan, 48.

De werken zullen zo worden geregeld dat, in de maand September 1949, 4 nieuwe verhoogde sporen voor de elektrische lijn naar Charleroi kunnen worden in gebruik genomen.

b) *Gare de Bruxelles-Nord* (12 voies). — A l'heure actuelle, les trois premières voies, côté rue d'Aerschot, sont relevées et servent à l'exploitation de la ligne Bruxelles-Anvers. Le premier tiers du bâtiment des recettes rue du Progrès est terminé. Les travaux effectués au cours de l'année 1949 comporteront, notamment, la surélévation de trois nouvelles voies (anciennes voies basses électriques Bruxelles-Anvers), dont l'achèvement est prévu au cours de l'année 1950, et le battage des pieux de fondation du restant du bâtiment des recettes de la rue du Progrès.

2. Dépenses effectuées jusqu'à la fin de l'année 1949.

A la fin de l'année 1948, les dépenses effectuées depuis 1935 se présentent comme suit (chiffres comparables) :

a) Dépenses d'administration	fr.	45,612,952 06
(Personnel, frais de gestion, matériel, divers, etc.)		
b) Dépenses pour travaux :		
Travaux O.N.J.	1,013,752,779 39	
Travaux S.N.C.B.	529,785,005 88	
	1,543,537,785 27	
c) Dépenses pour expropriations	161,205,849 07	
Total...	fr.	1,750,356,586 40

Si nous ajoutons à ce total de 1,750,000,000 de francs, en chiffres ronds, le crédit de 500 millions prévu pour 1949, indispensable pour effectuer les travaux en 1 ci-dessus, nous arrivons à un total de 2,250,000,000 de francs.

Comme on a pu le voir au § 1 ci-dessus, les travaux de la Jonction sont en bonne voie et sont poussés à l'allure maximum compatible avec les contingences actuelles et les crédits alloués annuellement.

Il saute aux yeux qu'il est indispensable de terminer les travaux le plus vite possible et, pour ce faire, d'y affecter les crédits nécessaires.

Les raisons en sont bien simples :

a) A fin 1949, les travaux auront coûté une somme de deux milliards et quart, ce qui représente, au point de vue des intérêts intercalaires, une somme annuelle de 90 à 112 millions.

b) L'achèvement des travaux est indispensable pour mettre fin à la période des démolitions de la Ville de Bruxelles. Les travaux terminés, les terrains, propriétés de l'O.N.J., pourront être revendus (les sommes produites par ces ventes viendront en déduction du coût des travaux), des immeubles pourront être reconstruits, ramenant ainsi de la population sur le territoire de Bruxelles, avec toutes les conséquences qui en découlent, notamment au point de vue des impôts.

b) *Noordstation* (12 sporen). — Thans zijn de eerste drie sporen, langs de kant van de Aarschotstraat, opgehoogd; zij dienen voor de exploitatie van de lijn Brussel-Antwerpen. Het eerste derde van het ontvangstengebouw in de Vooruitgangstraat is beëindigd. In 1949, zullen onder meer volgende werken worden uitgevoerd : de ophoging van drie nieuwe sporen (de vroegere lage sporen van de elektrische lijn Brussel-Antwerpen) waarvan de voltooiing wordt voorzien tijdens het jaar 1950 en het heien van de grondvestingspalen voor het overige van het ontvangstengebouw in de Vooruitgangstraat.

2. Uitgaven tot einde 1949.

Einde 1948, was de toestand van de sedert 1935 gedane uitgaven als volgt (boekhoudingscijfers) :

a) Bestuursuitgaven	fr.	45,612,952 06
(Personeel, beheerskosten, materiaal, diversen, enz.)		
b) Uitgaven voor werken :		
Werken N.B.V.	1,013,752,779 39	
Werken N.M.B.S.	529,785,005 88	
	1,543,537,785 27	
c) Uitgaven voor onteigeningen	161,205,849 07	
Totaal...	fr.	1,750,356,586 40

Indien wij bij dit totaal van 1,750,000,000 frank (in ronde cijfers), het voor 1949 voorziene krediet van 500 miljoen voegen, dat noodzakelijk is voor de uitvoering van de werken onder 1 hierboven, bereiken wij een totaal van 2,250,000,000 frank.

Zoals men in de eerste paragraaf heeft kunnen zien, vorderen de werken aan de Verbinding goed en worden zij doorgedreven met de maximum-snelheid die verenigbaar is met de huidige omstandigheden en met de jaarlijks verleende kredieten.

Het valt dadelijk op, dat het volstrekt noodzakelijk is zo snel mogelijk de werken te beëindigen en, te dien einde, er de nodige kredieten aan te besteden.

De redenen hiervan zijn eenvoudig :

a) Einde 1949, zullen de werken twee en een kwart milliard hebben gekost, hetgeen, in het opzicht van de geïntercaleerde interesten, een jaarlijks bedrag van 90 tot 112 miljoen vertegenwoordigt;

b) De voltooiing der werken is volstrekt noodzakelijk om een einde te maken aan de afbraakperiode der Stad Brussel. Eens de werken voltrokken, zullen de gronden, die de eigendom zijn van het N.B.V., verkocht kunnen worden (de door die verkopeningen opgeleverde sommen zullen in mindering komen van de kostprijs der werken), gebouwen zullen kunnen worden heropgetrokken, waardoor de bevolking opnieuw naar het Brussels grondgebied zal kunnen terugkeren, met al de gevolgen die daaruit voortvloeien, o.m. in het opzicht van de belastingen;

c) L'achèvement des travaux de surélévation des gares du Nord et du Midi permettra une exploitation rationnelle de celles-ci et supprimera, pour les voyageurs, les inconvénients des gares exploitées à deux niveaux différents, comme à l'heure actuelle.

3. Travaux à exécuter au cours des années 1950 et suivantes.

a) TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR L'O.N.J.

Terminaison du pont boulevard du Midi.

Second quadrilatère d'épanouissement des voies à effectuer au cours des années 1950 et 1951.

Centrales de ventilation : travaux du gros-œuvre et des parachèvements, ainsi que la partie mécanique à terminer au cours de l'année 1950.

Parachèvement du bâtiment des recettes de la Halte Centrale à effectuer au cours de l'année 1950.

Achèvement de la voirie, remise en état du Jardin botanique, parachèvement des Haltes Chapelle et Congrès, ainsi que de certains ouvrages des viaducs Nord et Sud à effectuer au cours des années 1950 à 1952.

b) TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA S.N.C.B.

1. *Gare du Midi.* — A la fin de l'année 1950, la gare du Midi comportera 16 voies relevées à longueur définitive. L'année 1951 verra s'effectuer les travaux de surélévation de 4 voies supplémentaires, l'achèvement du passage inférieur de la rue Théodore Verhaegen, de murs de soutènement avenue Fonsny, travaux de voie, signalisation, etc.

Au cours de l'année 1952, la S.N.C.B. procédera à la construction de différents bâtiments avenue Fonsny, ainsi qu'à l'équipement du grand grill d'entrée de Bruxelles-Midi (second quadrilatère) et à son électrification.

2. *Gare du Nord.* — A la fin de 1950, la gare comportera 6 voies surélevées en exploitation.

Au cours de l'année 1951, la S.N.C.B. procédera aux travaux de relèvement de 2 voies supplémentaires ainsi qu'à la continuation des travaux du bâtiment des recettes, rue du Progrès.

A la fin de 1952, la gare comportera 8 voies surélevées en exploitation pour toutes les lignes, à l'exception des voies de Termonde à Alost.

L'année 1953 verra l'achèvement du bâtiment des recettes ainsi que les travaux de relèvement des 4 dernières voies, dernière phase qui sera achevée en 1954.

*
**

c) De voltooiing van de ophogingswerken in het Noord- en het Zuidstation zullen een rationeler exploitatie van beide stations mogelijk maken en zullen, voor de reizigers, de bezwaren uit de weg ruimen van de stations die op verschillende hoogten worden geëxploiteerd, zoals thans het geval is.

3. Werken uit te voeren tijdens de jaren 1950 en volgende.

a) WERKEN UITGEVOERD DOOR HET N.B.V.

Voltooiing van de Zuidlaan-brug;

Tweede vierhoek van de ontplooiing der sporen, aan te leggen tijdens de jaren 1950 en 1951;

Ventilatie-centrales : ruwbouw- en voltooiingswerken, alsook het in 1950 te voltooien mechanisch gedeelte;

Voltooiing van het ontvangstengebouw der Centrale Halte, uit te voeren in de loop van 1950;

Voltooiing van de wegen, het weer in goede toestand brengen van de Kruidtuin, voltooiing van de Halten Kapelle en Congres hallen, alsook van sommige werken van de Noord en Zuidviaducten, uit te voeren tijdens de jaren 1950 tot 1952.

b) WERKEN UITGEVOERD DOOR DE N.M.B.S.

1. *Zuidstation.* — Einde 1950. zal het Zuidstation 16 sporen tellen die tot op de definitieve lengte werden verhoogd. Tijdens het jaar 1951 zal worden overgegaan tot de ophogingswerken voor 4 bijkomende sporen, tot de voltooiing van de ondergrondse doorgang van de Theodore Verhaegenstraat, van de steunmuren aan de Fonsny-laan, van spoor- en seinwerken, enz.

Tijdens het jaar 1952 zal de N.M.B.S. overgaan tot het optrekken van verschillende gebouwen aan de Fonsny-laan, alsook tot de uitrusting van de toegangs-grill van Brussel-Zuid (tweede vierhoek) en tot de electrificatie er van.

2. *Noordstation.* — Einde 1950 zullen in dit station 6 verhoogde sporen worden geëxploiteerd.

Tijdens het jaar 1951 zal de N.M.B.S. overgaan tot de ophogingswerken voor twee bijkomende sporen, alsook tot de voortzetting van de werken aan het ontvangstengebouw, Vooruitgangstraat.

Einde 1952 zal het station 8 verhoogde sporen tellen voor de exploitatie van al de lijnen, met uitzondering van de sporen van Dendermonde naar Aalst.

In 1953 zal het ontvangstengebouw worden voltooid en zullen de ophogingswerken doorgaan van de laatste vier sporen, laatste stadium, dat in 1945 zal zijn voltooid.

*
**

L'Office sollicitait à l'origine un crédit de 700 millions.

Votre Commission s'était grandement émue lorsqu'il n'était question que d'une tranche de crédit de 250 millions, avec promesse d'octroi ultérieur d'une tranche supplémentaire de même import.

Le crédit demandé aujourd'hui totalise ces deux tranches, soit 500 millions.

C'est assurément le minimum compatible avec l'évolution rationnelle de l'entreprise.

Votre Commission émet le vœu qu'à l'avenir de nouveaux retards ne soient pas provoqués par une affectation insuffisante de crédits.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
M.-H. GRÉGOIRE.

Le Président,
F. BRUNFAUT.

Het Nationaal Bureau vroeg eerst een krediet van 700 miljoen.

' Uw Commissie was ten eerste onder de indruk van het feit, dat er slechts sprake was van een krediet van 250 miljoen frank, met toezegging van latere toekenning van een bijkomende schijf van hetzelfde bedrag.

Het thans aangevraagd krediet vormt het totaal van die beide schijven, zegge 500 miljoen.

Dit is voorzeker het minimum dat verenigbaar is met de rationele ontwikkeling van de onderneming.

Uw Commissie spreekt de wens uit, dat in de toekomst geen nieuwe vertragingen zouden worden veroorzaakt door een ontoereikende aanwending van kredieten.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
M.-H. GRÉGOIRE.

De Voorzitter,
F. BRUNFAUT.