

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

9 JANUARI 1951.

9 JANVIER 1951.

WETSONTWERP

betreffende de raming van het Nationaal Bureau
voor de Voltooiing der Noord-Zuidverbinding
voor het dienstjaar 1951.

PROJET DE LOI

relatif au compte de prévision de l'Office National
pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi
pour l'exercice 1951.

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,

Uw Commissie heeft, op 22 november jl., onder de leiding van de ingenieurs der onderneming, de werven van de Noord-Zuidverbinding bezichtigd.

Aldus kon zij de reeds voltooide werken zien en van nabij de aan de gang zijnde werken onderzoeken die deel uitmaken van het programma van 1950.

Zij heeft tevens inlichtingen ingewonnen over de werken waarvan de uitvoering is voorzien in 1951, alsmede over de vooruitzichten in zake de voltooiing van de grootse onderneming.

Op grond van de gedane vaststellingen en van de ingewonnen inlichtingen, menen wij te mogen verklaren dat de toestand van de Noord-Zuidverbinding zich voordoet als volgt :

I. — VOLTOOIDE WERKEN.

A. — Eigenlijke verbinding (N.B.V.).

Grof werk van de tunnel.

Grof werk van de Noorderviaduct.

Grof werk der Centrale Halte.

Grof werk van de Kapelle-Halte.

Votre Commission a visité, le 22 novembre dernier, sous la conduite des ingénieurs de l'entreprise, les chantiers de la Jonction.

Elle a pu voir ainsi les ouvrages déjà terminés et examiner de près les travaux en cours faisant partie du programme de 1950.

En même temps, elle s'est renseignée sur les travaux dont l'exécution est prévue en 1951 ainsi que sur les prévisions d'achèvement de l'énorme entreprise.

En nous basant sur les constatations faites et les déclarations recueillies, nous croyons pouvoir affirmer que la situation de la Jonction se présente comme suit :

I. — OUVRAGES TERMINES.

A. — Jonction proprement dite (O.N.J.).

Gros œuvre du tunnel.

Gros œuvre du viaduc Nord.

Gros œuvre de la Halte Centrale.

Gros œuvre de la Halte Chapelle.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie: de heer Brunfaut, voorzitter; de heren De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

259 (B. Z. 1950) : Wetsontwerp.

⁽¹⁾ Composition de la Commission: M. Brunfaut, Président; MM. De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Lamalle, Loos, Marck, Robyns, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (Omer), Vergels, Verhamme, Verroken. — Anseele, De Bruyn, De Kinder, Duret, Geldof, Hens, Major, Rongvaux, Van Winghe. — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

259 (S. E. 1950) : Projet de loi.

Zuiderviaduct vanaf de tunnel tot de Argonnestraat. Grof werk tot ondersteuning van 2 sporen vanaf de Argonnestraat tot aan het Zuidstation, alsook het begin van de tunnel voor trams.

Ventilatie : 4 centrales bij de Centrale Halte, gebouw en een mechanisch deel.

Wegennet : van de Kapellehalte tot de Kunstberg, van de Loxumstraat tot de Sinte-Goedelestraat, omgeving van de Brabantstraat-Noorderviaduct (gedeeltelijk).

B. — Stations (N.M.B.S.).

a) *Zuid* : Gebouw der ontvangsten en goederenlokaal Frankrijkstraat; 17 sporen in dienst op het opgehoogd station, waarvan 4 met beperkte lengte (totaal 22 sporen).

Laag station volledig buiten gebruik gesteld.

Brug der Théodore Verhaegenstraat gedeeltelijk voltooid.

b) *Noord* : Gebouw der ontvangsten Aarschotstraat.

Werken onder de sporen (gedeeltelijk; gedeelte evenredig aan 5 sporen).

Gebouw der ontvangsten Vooruitgangstraat (rechtervleugel).

Esplanade voor het station (volledig).

Oude gebouwen volledig buiten gebruik gesteld. Voorlopig gebouw der ontvangsten onder de esplanade.

5 sporen in dienst op het opgehoogd station.

II. — IN UITVOERING ZIJNDE WERKEN.

A. — Verbinding (N.B.V.).

a) *Tunnel* : Grof werk, ventilatiecentrale en de ingangs- en uitgangsgebouwen der Congreshalte.

Luchtingangsschoorsteen der Komediantenstraat.

Voltooïing der Centrale Halte (gebouw en kaaien).

Ballasten en plaatsen der sporen in de tunnel.

b) *Ventilatie* : Werktuigkundige uitrusting en electriciteit der verschillende centrales voor inzuiging en uitblazing.

c) *Wegennet* : Verbindingslaan tussen Sinte-Goedele en de Kruidtuin (vertraging door onteigeningen).

Nieuwe straat langs de kant der Brigittienestraat (Kapelle-halte) (vertraging door onteigeningen).

d) *Zuiderviaduct* : Grof werk van Kapellehalte en Zuiderviaduct tot aan Zuidbolwerk.

Voleindiging van de tunnel voor de trams bij het Zuidstation.

Funderingswerken onder de sporen tussen de Engelandstraat en de Argonnestraat (station voor autobussen, tramstation, gebouw P. T. T., magazijnen, enz.).

e) *Onteigeningen* : Bergstraat (verbreding der Verbindingslaan).

Kappellestraat (verbinding Nieuwe straat naar de Kapellekerk).

Omgeving Zuidstation (Frankrijkstraat, Baraplaats, Jambolwerk).

Nieuwe straat, tunnel voor trams.

B. — Stations (N.M.B.S.).

Zuidstation : Grof werk, werken onder de sporen (goederen, zaalgangen, uitgangshal, garage voor taxis) onder de sporen 13 tot 20.

Viaduc Sud du tunnel jusqu'à la rue d'Argonne. Gros œuvre de soutien de 2 voies de la rue d'Argonne jusqu'à la gare du Midi, ainsi qu'amorce du tunnel pour tramways.

Ventilation : 4 centrales près de la Halte Centrale, bâtiments et partie mécanique.

Voirie : de la Halte Chapelle au Mont des Arts, rue de Loxum et rue Sainte-Gudule, abords rue de Brabant viaduc Nord (partiellement).

B. — Gares (S.N.C.F.B.).

a) *Midi* : Bâtiment des recettes et local à marchandises rue de France; 17 voies en service en gare haute, dont 4 à longueur réduite (total 22 voies).

Gare basse complètement désaffectée.

Pont rue Théodore Verhaegen partiellement terminé.

b) *Nord* : Bâtiment des recettes rue d'Aerschot.

Ouvrages sous voies (partiellement; tronçons correspondant à 5 voies).

Bâtiment des recettes rue du Progrès (aile droite).

Esplanade devant la gare (complètement).

Anciens bâtiments complètement désaffectés. Bâtiment des recettes provisoire sous l'esplanade.

5 voies en service en gare haute.

II. — TRAVAUX ACTUELLEMENT EN COURS.

A. — Jonction (O.N.J.).

a) *Tunnel* : Gros œuvre centrale de ventilation et bâtiments d'entrée et sortie Halte Congrès.

Cheminée d'entrée d'air rue des Comédiens.

Parachèvement Halte Centrale (bâtiment et quais).

Ballastage et pose des voies dans le tunnel.

b) *Ventilation* : Equipement mécanique et électrique des diverses centrales d'aspiration et de soufflage.

c) *Voirie* : Boulevard Jonction entre Sainte-Gudule et le Jardin Botanique (retards par expropriations).

Artère nouvelle côté rue des Brigittines (Halte Chapelle) (retards par expropriations).

d) *Viaduc Sud* : Gros œuvre Halte Chapelle et viaduc Sud jusqu'au boulevard du Midi.

Terminaison rampe tunnel pour tramways près gare du Midi.

Fondations ouvrages sous voies entre la rue d'Angleterre et la rue d'Argonne (gare autobus, gare tramways, bâtiment P. T. T., magasins, etc.).

e) *Expropriations* : Rue de la Montagne (élargissement boulevard Jonction).

Rue de la Chapelle (prolongement rue Nouvelle vers Eglise de la Chapelle).

Abords gare du Midi (rue de France, place Bara, boulevard Jamar).

Artère nouvelle, tunnels pour tramways.

B. — Gares (S.N.C.F.B.).

Gare du Midi : Gros œuvre ouvrages sous voies (salle des bagages, couloir, hall de sortie, garage taxis) sous les voies 13 à 20.

Blok I van het administratie gebouw, Fonsnylaan (sedert 3 November 1950).

Voltooiing spijshuis Frankrijkstraat.

Noordstation : Lokalen onder de sporen en verscheidene kunstwerken om het verhogen van 2 sporen toe te laten (totaal van 5 tot 7 sporen) in Juli 1951.

Verlenging van de brug der Weidestraat.

Werken voor de binneninrichting van het nieuw ontvanggebouw.

III. — WERKEN WAARVAN DE UITVOERING IN 1951 IS VOORZIEN.

A. — Verbinding (N.B.V.).

1. Voortzetting van de binnenvoltooiing der Centrale, Kapelle- en Congreshalte.
2. Voltooiing der lokalen onder de sporen van de Noordviaduct.
3. Het inrichten van een bijkomende uitgang der Centrale Halte onder de ellipsvormige kruisstraat en het begin der overdekte hal.
4. Voortzetting van het grof werk van de grote vierhoek van Brussel-Zuid (station voor autobussen, enz.).
5. Voltooiing der lokalen onder de sporen (magazijnen, opslagplaatsen, enz.) te Brussel-Zuid.
6. Voltooiing van ventilatiecentrales (werktuigkundige en elektrische gedeelten).
7. Werken ter bevordering van het verkeer in de omgeving van Brussel-Zuid (tunnel voor trams, voertuigen en voetgangers, parkeerplaats voor auto's, garage voor taxis).
8. Verscheidene werken voor het wegennet (Verbindingslaan, ellipsvormige kruisstraat der Centrale Halte, Brigittienstraat, Ginestestraat, doorgang Kruidtuin).
9. Voortzetting der in uitvoering zijnde onteigeningen (Bergstraat, Brigittienstraat, omgeving Zuidstation).
10. Voortzetting van de uitrusting van de verbinding, plaatsen der sporen, seininrichting, electrificatie, enz.

B. — Stations (N.M.B.S.).

Zuidstation :

1. Voortzetting der in uitvoering zijnde werken onder de sporen (spoor 13 tot 20).
2. Administratieblok, Fonsnylaan, postsortering.
3. Brug der Théodore Verhaegenstraat (voltooiing).
4. Voortzetting der werken voor de sporen, seininrichting, elektrische uitrusting, enz.

Noordstation :

1. Voortzetting der werken onder de sporen (bruggen, gangen voor reizigers, enz.).
2. Ophoging der sporen (aanaarding).
3. Voortzetting der uitrusting voor sporen, seininrichting, electrificatie, enz.
4. Aanbesteding van het nog op te richten nieuw ontvanggebouw, Vooruitgangstraat.

Bloc I du bâtiment administratif avenue Fonsny (depuis le 3 novembre 1950).

Parachèvement restaurant, rue de France.

Gare du Nord : Locaux sous voies et ouvrages d'art divers pour permettre le relèvement de 2 nouvelles voies (total 5 à 7 voies) en juillet 1951.

Prolongement du pont de la rue de la Prairie.

Travaux d'aménagement intérieur du nouveau bâtiment des recettes.

III. — TRAVAUX DONT L'EXECUTION EST PREVUE EN 1951.

A. — Jonction (O.N.J.).

1. Continuation du parachèvement intérieur des Haltes Centrale, Congrès, Chapelle.
2. Parachèvement des locaux sous voies du viaduc Nord.
3. Aménagement d'une sortie complémentaire de la Halte Centrale sous le carrefour elliptique et amorce galerie couverte.
4. Continuation du gros œuvre du grand quadrilatère de Bruxelles-Midi (gare autobus, etc.).
5. Parachèvement de locaux sous voies (magasins, dépôts, etc.) à Bruxelles-Midi.
6. Terminaison des centrales de ventilation (parties mécanique et électrique).
7. Ouvrages pour améliorer la circulation aux abords de Bruxelles-Midi (tunnel pour tramways, pour véhicules et piétons, parkings pour voitures, garage pour taxis).
8. Divers travaux de voirie (boulevard Jonction, carrefour elliptique Halte Centrale, rue des Brigittines, rue Gineste, traversée Jardin Botanique).
9. Continuation d'expropriations en cours (rue de la Montagne, rue des Brigittines, abords gare du Midi).
10. Continuation de l'équipement Jonction au point de vue pose des voies, signalisation, électrification, etc.

B. — Gares (S.N.C.F.B.).

Gare du Midi :

1. Continuation ouvrages sous voies en cours (voies 13 à 20).
2. Bloc administratif, avenue Fonsny, tri postal.
3. Pont rue Théodore Verhaegen (achèvement).
4. Continuation de travaux de voies, signalisation, équipement électrique, etc.

Gare du Nord :

1. Continuation des ouvrages sous voies (ponts, couloirs à voyageurs, etc.).
2. Relèvement des voies (remblais).
3. Continuation de l'équipement des voies, signalisation, électrification, etc.
4. Mise en adjudication de la partie restante du nouveau bâtiment des recettes, rue du Progrès.

IV. — VOLTOOIINGSVOORUITZICHTEN.

1. N.B.V. :

Voltooiing der Centrale. Congres- en Kapellehalte. voleinding einde 1951.

Grote vierhoek Brussel-Zuid (groot werk). einde 1952.

Uitrusting tunnel (sporen, seininrichting). einde 1951.

2 sporen op de Zuiderviaduct. einde 1951. Exploitatie op 2 sporen.

6 sporen van Noord tot Zuid. begin 1953. Exploitatie op 6 sporen.

Wegennet Verbindingslaan en doortocht van Kruidtuin. einde 1951.

Tunnel voor trams, voertuigen, nieuwe straten in de omgeving van het Zuidstation. half 1953.

Voltooiing der onder de sporen gelegen lokalen in de omgeving van Brussel-Zuid (station voor autobussen, gebouw P.T.T., magazijnen, enz.). einde 1953.

2. N.M.B.S. :

a) Zuid : Verhoging 20 sporen. einde 1951.

Volledige uitrustingen (sporen, seininrichting, electrificatie, enz.). einde 1952.

Oprichting van het Post-sorteringgebouw en de gebouwen voor allerlei gebruik. Fonsnylaan. 1953-1954.

b) Noord : 2 bijkomende sporen op verhoogd station. October 1951 (totaal 7 sporen).

2 bijkomende sporen op verhoogd station en het volledig buiten gebruik stellen van het laag station en de Groendreef. einde 1952.

Voleinding gebouwen en onder de sporen liggende doorgangen. einde 1953.

**

Uit dit overzicht mag men, onzes inziens, afleiden dat, indien alles normaal verloopt, de integrale exploitatie van de Noord-Zuid-verbinding een aanvang zou kunnen nemen tegen het einde van het jaar 1953 of rond het midden van het jaar 1954.

Wij hebben aan het N.B.V. gevraagd of het niet mogelijk ware de werken meer te bespoedigen.

Er werd ons geantwoord dat de vordering van de werken, zowel bij het N.B.V. als bij de N.M.B.S., wordt geregeld door wel bepaalde plannings, bij het opmaken waarvan rekening wordt gehouden, enerzijds, met de beschikbare kredieten en, anderzijds, met de vereisten van een normale exploitatie in de stations, waarbij in stadia moet worden tewerk gegaan, ten einde steeds een toereikend aantal sporen in dienst te hebben.

Daarbij komt nog dat de heer Minister van Verkeerswezen in de Commissie heeft opgemerkt, dat het onmogelijk is de kredieten voor de Noord-Zuidverbinding thans te verhogen.

Wij hebben eveneens aan het N.B.V. gevraagd of het de nodige maatregelen kan nemen en, zo ja, of het dit heeft gedaan, ten einde, in de huidige omstandigheden, verder te kunnen beschikken over de materialen vereist voor de voltooiing van de Verbinding, en of het reeds moeilijkheden ondervindt om de voornaamste bouwmaterialen te bekomen.

IV. — PREVISIONS D'ACHEVEMENT.

1. O.N.J. :

Parachèvement des Haltes Centrale. Congrès et Chapelle. terminé fin 1951.

Grand quadrilatère de Bruxelles-Midi (gros œuvre). fin 1952.

Équipement tunnel (voies, signalisation). fin 1951.

2 voies au Viaduc Sud. fin 1951. Exploitation à 2 voies.

6 voies du Nord au Midi. début 1953. Exploitation à 6 voies.

Voirie du boulevard de la Jonction et traversée du Botanique. fin 1951.

Tunnel pour tramways et véhicules. voirie nouvelle aux abords de Bruxelles-Midi. milieu 1953.

Parachèvement des locaux sous voies aux abords de Bruxelles-Midi (gare autobus, bâtiment P.T.T., magasins, etc.). fin 1953.

2. S.N.C.F.B. :

a) Midi : Relèvement 20 voies. fin 1951.

Équipement complet (voies, signalisation, électrification, etc.). fin 1952.

Construction du bâtiment du Tri Postal et bâtiments à usages divers. avenue Fonsny. 1953-1954.

b) Nord : 2 voies supplémentaires en gare haute. octobre 1951 (total 7 voies).

2 voies supplémentaires en gare haute, désaffectation complète de la gare basse et Allée Verte. fin 1952.

Terminaison des bâtiments et passages sous voies. fin 1953.

**

De cet aperçu, on peut, nous semble-t-il, conclure que, si tout se passe normalement, l'exploitation intégrale de la Jonction pourrait commencer vers la fin de l'année 1953 ou le milieu de l'année 1954.

Nous avons demandé à l'O.N.J. s'il ne serait pas possible de hâter davantage les travaux.

Il nous a été répondu que l'avancement des travaux est réglé, tant à l'O.N.J. qu'à la S.N.C.F.B., par des plannings bien déterminés dans l'établissement desquels il est tenu compte, d'une part, des crédits disponibles, et, d'autre part, des nécessités d'une exploitation normale dans les gares qui imposent un travail par phases de façon à avoir, en tout temps, un nombre suffisant de voies en service.

Ajoutons que M. le Ministre des Communications a fait remarquer à la Commission qu'il est impossible d'augmenter actuellement les crédits pour la Jonction.

Nous avons demandé également à l'O.N.J. s'il peut prendre, et, dans l'affirmative, s'il a pris les précautions nécessaires pour pouvoir continuer à disposer, dans les circonstances présentes, des matériaux nécessaires à son achèvement et s'il éprouve déjà des difficultés pour obtenir les principaux matériaux de construction.

Er werd ons geantwoord dat het onmogelijk is voorraden aan te leggen van alle materialen die vereist zijn voor de voltooiing, omdat zij slechts kunnen worden aangeschaft naargelang van de aanbestedingen die de plannen en de lijsten met de nodige materialen behelzen. Er werd bovendien toegevoegd, dat er reeds moeilijkheden voorkomen in verband met de staalsoorten voor beton en geraamten.

Wij zijn zo vrij de zeer bijzondere aandacht van de Regering op die toestand te vestigen.

**

De kwestie van de spanning der elektrische uitrusting van de Noord-Zuidverbinding werd in de Commissie opgeworpen.

De oorspronkelijk voorziene spanning was gelijkstroom 3.000 V, zoals die van de uitrusting der lijnen Brussel-Antwerpen en Brussel-Charleroi.

Welnu, er is thans sprake van éénfazige wisselstroom van 20.000 V, waarvan de Parlementaire Commissiën de inrichtingen in Duitsland hebben bezichtigd.

Die onderzoeken naar de aan te wenden spanning hebben tot gevolg, dat de N.M.B.S. de bestellingen van materieel bestemd voor de Noord-Zuidverbinding heeft doen stopzetten. Daaruit volgt, aldus wordt ons verklaard, een vermoedelijke vertraging van 6 maanden in het in exploitatie nemen van de Verbinding met twee sporen tot aan de Centrale Halte en de Kapellehalte.

Uw Commissie denkt er natuurlijk niet aan stelling te nemen in dit louter technisch debat, doch zij is zo vrij de wens uit te spreken dat de grondige studie van die belangrijke kwestie onverwijld door de heer Minister van Verkeerswezen zou worden toevertrouwd aan een commissie van deskundigen.

**

Er werd een bijzonder systeem van verwarming voor de Centrale Halte aangenomen.

Derhalve heeft uw Commissie dienaangaande inlichtingen tot rechtvaardiging van die maatregel willen bekomen.

Wij hebben ons gewend tot het N.B.V., dat ons de volgende nota overmaakte :

« In het begin had het N.B.V. er op gerekend dat de stadsverwarming verwezenlijkt zou zijn op het ogenblik van de exploitatie van de Centrale Halte en dat de verwarmingsstroom aan de gebouwen zou zijn geleverd.

» Daar dit systeem thans nog niet verwezenlijkt is, was de N.B.V. verplicht een gasolieverwarmingscentrale op te richten ten einde de voortbrenging van de verwarmingsstroom te verzekeren.

» De verwarming van het gebouw van de Halte geschiedt door een gemengd systeem van warm water, door radiatoren en door uitstraling.

» Het was onmogelijk de voor het publiek toegankelijke grote lokalen (in- en uitgangshallen, gangen van de tussenverdieping, wachtzalen, enz.) door gewone radiators te verwarmen.

» Voor deze lokalen heeft men dan ook zijn toevlucht moeten nemen tot een verwarming door uitstraling welke bestaat uit verwarmingsbuizen welke in het beton der vloeren of der valse zolderingen gelegd zijn.

» Dit systeem, dat sedert enkele jaren in vele landen gebezigd wordt, was namelijk gerechtvaardigd wegens de belemmering door radiators, het gemis aan hoogte van de tussenverdieping, het gebrek aan panelen waarin de radiators konden worden geplaatst alsook om aesthetische redenen.

Il nous a répondu qu'il lui est impossible de stocker tous les matériaux nécessaires à son achèvement, ceux-ci ne pouvant être approvisionnés qu'au fur et à mesure des adjudications comportant plans et bordereaux des matériaux nécessaires. Et il a ajouté que certaines difficultés se présentent déjà à l'heure actuelle au sujet des aciers pour bétons et charpentes.

Nous nous permettons d'attirer la très sérieuse attention du Gouvernement sur cette situation.

**

La question du voltage de l'équipement électrique de la Jonction a été soulevée à la Commission.

Le voltage prévu initialement est du courant continu 3.000 V, comme sont équipées les lignes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Charleroi.

Or, actuellement, il est question du courant alternatif monophasé 20.000 V, dont les Commissions parlementaires sont allées visiter les installations en Allemagne.

Ces études sur le voltage à adopter ont pour conséquence que la S.N.C.F.B. a fait arrêter les commandes de matériel destiné à la Jonction, d'où, nous affirme-t-on, un retard probable de 6 mois dans la mise en exploitation de la Jonction à deux voies jusqu'aux Haltes Centrale et Chapelle.

Votre Commission ne songe évidemment pas à prendre position dans ce débat purement technique, mais elle se permet d'exprimer le vœu de voir confier, sans retard, par M. le Ministre des Communications, l'étude approfondie de cette importante question à une commission de spécialistes.

**

Un système de chauffage spécial a été adopté pour la Halte Centrale.

Aussi, votre Commission a-t-elle voulu avoir à ce sujet des renseignements justificatifs.

Nous nous sommes donc adressés à l'O.N.J., qui nous a fait parvenir la note ci-après :

« Au début, l'O.N.J. avait compté que le chauffage urbain serait réalisé au moment de l'exploitation de la Halte Centrale et que le fluide chauffant aurait été fourni aux bâtiments.

» Ce système n'étant pas réalisé à l'heure actuelle, l'O.N.J. a dû établir une centrale de chauffe au mazout pour assurer la production du fluide chauffant.

» Le chauffage du bâtiment de la Halte est un système à eau chaude mixte par radiateurs et par rayonnement.

» Il était impossible de chauffer les grands locaux accessibles au public (halls d'entrée et de sortie, couloirs d'entresol, salles d'attente, etc.) par des radiateurs ordinaires.

» On a donc eu recours, pour ces locaux, à un chauffage par rayonnement consistant en tubes chauffants noyés dans le béton des planchers ou dans les faux plafonds.

» Ce système, employé depuis plusieurs années dans beaucoup de pays, était justifié notamment par l'encombrement des radiateurs, le manque de hauteur de l'entresol, le manque de panneaux où pouvoir placer les radiateurs et par des raisons esthétiques.

» Het overige gedeelte van het gebouw heeft een gewone verwarming door middel van radiators.

» Voegen wij hieraan toe dat de verwarming bij uitstraling op zeer grote schaal wordt toegepast in de nieuwe Rijksgebouwen, de parastatale inrichtingen, de Openbare Onderstand. Onder de jongste toepassingen kunnen wij vermelden: het gebouw van het bestuur der Postchecks, te Brussel; het gebouw van de R.T.T., te Brussel; het gebouw van de Vesderstuwdam, te Eupen; het Tehuis van de R.T.T., te Oostduinkerke; het Zwemdok, te Vorst; de Sint-Laurentiuskerk, te Couillet.

» Bovendien is de uitvoering of de aanbesteding van talrijke toepassingen aan de gang.

» De kostprijs van dit systeem is ongeveer 15 % duurder dan de gewone verwarming. Er dient echter rekening gehouden met een besparing aan brandstof van 10 à 15 %. Onder de andere voordelen van de uitstraling kunnen wij vermelden: de volledige afwezigheid van zichtbare buisgeleidingen (volstrekt noodzakelijk voor de grote in- en uitgangshallen der Centrale Halte); het volkomen vermijden van luchtstoringen en van zwarte sporen op de muren en zolderingen; een vaste luchtvochtigheidsgraad; een op het maximum gebrachte indruk van comfort en hygiëne; een ruimtebesparing daar geen enkel muurpaneel door verwarmingslichamen ingenomen wordt.

» Het is bijgevolg duidelijk dat de verwarming bij uitstraling in de hierboven beschreven lokalen der Centrale Halte diende toegepast.

» De verwarming der Centrale Halte is voorzien van een automatische regeling, zoals in alle belangrijke gebouwen, en enkele vertrekken welke niet naar buiten uitgeven (spijskuis, tea-room en keukens) zijn voorzien van een luchtregelingstoestel. »

Deze kwestie heeft sommige leden van de Commissie er toe gebracht inlichtingen in te winnen omtrent de « Commissie voor de Verwarming ».

Wij geven hieronder wat wij daarover hebben vernomen.

De Commissie voor de Verwarming werd opgericht om op de verwezenlijking van een stedelijke verwarming van de Brusselse agglomeratie, naar het voorbeeld van verschillende landen, in studie te nemen.

De stedelijke verwarming zou, bij voorbeeld, de Electriciteitscentrale van de stad Brussel gebruiken, die gemoderniseerd zou moeten worden, en waarvan het rendement aanzienlijk zou worden verbeterd, want zij is een spitscentrale ten opzichte van de levering van elektrische stroom.

Een net van geleidingen zou de verwarmingsstroom naar de meeste Staats- en handelsgebouwen uitzenden, die in het midden van de stad zijn gelegen.

Dergelijk inrichting zou een aanzienlijke bezuiniging mogelijk maken op het gebied van kolenvoerbruik, alsmede de afschaffing van de afzonderlijke verwarmingsinrichtingen van die gebouwen, wat de kosten voor onderhoud of vervanging van ketels zou doen dalen.

Wij slaagden er niet in te vernemen hoever die commissie haar werkzaamheden had doorgedreven. Het staat vast dat de Dienst voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding op de verwezenlijking van zulke stedelijke verwarming niet kan wachten, met het voorbehoud dat hij ze eventueel later zal gebruiken.

**

Er werden opmerkingen naar voren gebracht aangaande het « weelderig karakter » van het restaurant van het Zuidstation.

» Le restant du bâtiment a un chauffage ordinaire par radiateurs.

» Ajoutons que le chauffage par rayonnement est appliqué sur une très grande échelle dans les nouveaux bâtiments de l'Etat, des organismes parastataux, de l'Assistance publique. Nous pouvons citer parmi les applications récentes: Bâtiment des Chèques-Postaux, à Bruxelles; Bâtiment de la R.T.T., à Bruxelles; Bâtiment du Barrage de la Vesdre, à Eupen; Home des R.T.T., à Oostduinkerke; Bassin de Natation, à Forest; Eglise Saint-Laurent, à Couillet.

» En outre, de nombreuses applications sont en cours d'exécution ou d'adjudication.

» Le prix de revient de ce système est d'environ 15 % plus cher que le chauffage ordinaire. Il faut toutefois compter sur une économie de combustible de 10 à 15 %. Parmi les autres avantages du rayonnement, on peut citer: absence totale de tuyauteries visibles (indispensable pour les grands halls d'entrée et de sortie de la Halte Centrale); suppression totale des remous d'airs et des traces noires sur les murs et plafonds; constance de l'état hygrométrique de l'air; impression maximum de confort et d'hygiène; gain de place, aucun panneau de mur n'étant occupé par des corps de chauffe.

» Il paraît donc évident que le chauffage par rayonnement devait être appliqué dans les locaux de la Halte Centrale décrits ci-dessus.

» Le chauffage de la Halte Centrale est muni d'une régulation automatique, comme cela se fait dans tous les bâtiments importants et quelques locaux n'ayant pas de fenêtres donnant à l'extérieur (restaurant, tea-room et cuisines) sont munis d'un conditionnement d'air. »

Cette question a amené certains membres de la Commission à vouloir se renseigner sur la « Commission du Chauffage ».

Voici ce que nous avons appris à ce sujet.

La Commission du Chauffage a été instituée en vue d'étudier la réalisation d'un chauffage urbain de l'agglomération bruxelloise, selon ce qui a été réalisé dans plusieurs pays.

Le chauffage urbain utiliserait, par exemple, comme source de chaleur, la Centrale Electrique de la Ville de Bruxelles qui devrait être modernisée et dont le rendement serait notablement amélioré, car c'est une Centrale de pointe au point de vue de la fourniture du courant électrique.

Un réseau de conduites amènerait le fluide chauffant dans la plupart des bâtiments de l'Etat et des immeubles commerciaux situés au centre de la ville.

Cette installation permettrait de réaliser une économie importante au point de vue consommation de charbon et également de supprimer les chaufferies particulières de ces immeubles, économisant ainsi leurs frais d'entretien ou de remplacement de chaudières.

Nous ne sommes pas parvenus à savoir où cette commission en est avec ses travaux. Ce qui est certain, c'est que l'O.N.J. ne peut pas attendre la réalisation de ce chauffage urbain, quitte à en profiter plus tard le cas échéant.

**

Des observations ont été faites en ce qui concerne le « caractère luxueux » que l'on veut donner au restaurant de la Gare du Midi.

Wij hebben ze aan de Dienst voor de Noord-Zuid-verbinding voorgelegd, die onderstaand antwoord verstrekte :

« Het is geboden een degelijk restaurant in Brussel-Zuid op te richten, en de daartoe aangewende middelen zijn normaal en kunnen niet als weelderig bestempeld

» Het volstaat naar het buitenland te gaan om een verschil vast te stellen tussen de klasse van de spijzalen van de stations in die landen en in ons land.

» De inrichting van het restaurant te Brussel-Zuid geeft overigens aanleiding tot uitgaven, die zeer laag zijn in verhouding tot de rest van het station.

» Men moet eveneens rekening houden met het monumentale karakter van dat gebouw en met het belang, dat van een nationaal standpunt uit voortvloeit uit een gunstige indruk op de vreemdelingen, zodra deze uit de trein stappen. »

De Verbinding heeft talrijke onteigeningen vereist. De leden Uwer Commissie zouden graag vernemen wat zij in financieel opzicht zullen vertegenwoordigen.

Daaromtrent ondervraagd, heeft de N.B.V. ons volgende nota overgemaakt :

« De uitslag der onteigeningen zal waarschijnlijk een nadelig saldo opleveren, en wel om volgende redenen :

» ten eerste, een groot gedeelte der onteigende percelen wordt door de bestrating in beslag genomen;

» ten tweede, de meeste te onteigenen gebouwen zijn gebouwen met handelsbestemming. Dienvolgens dienen belangrijke schadevergoedingen toegekend. Daaruit volgt dat de prijs per vierkante meter onteigende grond zeer duur is en dat zijn waarde niet kan worden teruggevonden in de meerwaarde der overtollige grondpercelen.

» Er dient niet uit het oog verloren dat, in zake onteigening, opgetrokken gebouwen betaald worden, welke men achteraf afbreekt, en dat dit alles bijgevolg dient teruggewonnen op de voor vervreemding overblijvende gronden. »

**

Op verzoek der Commissieleden werden door ons aan de N.B.V. de drie volgende vragen gesteld, welke beantwoord werden als volgt :

A. — Categorieën arbeiders aangewend per werf ?

Antwoord :

Nous les avons soumises à l'O.N.J., qui y a répondu comme suit :

« Il importe de réaliser à Bruxelles-Midi un restaurant convenable et les moyens mis en œuvre sont normaux et ne peuvent être qualifiés de luxueux.

» Il suffit de se rendre à l'étranger pour constater la différence de classe existant entre les buffets des gares de ces pays et les nôtres.

» D'ailleurs l'aménagement du restaurant de Bruxelles-Midi ne comporte qu'une dépense bien faible par rapport à celui du restant de la gare.

» Il faut également tenir compte du caractère monumental de cet édifice et de l'intérêt qu'il y a, au point de vue national, à impressionner favorablement les étrangers dès leur descente du train. »

La Jonction a nécessité de nombreuses expropriations. Des membres de votre Commission voudraient savoir ce que celles-ci donneront au point de vue financier.

Interrogée à ce sujet, l'O.N.J. nous a fait remettre la note suivante :

« Le résultat des expropriations donnera vraisemblablement un mali, et ceci pour deux raisons :

» la première, c'est qu'une grande partie des parcelles expropriées passe dans la voirie;

» la deuxième, c'est que la plupart des immeubles à exproprier sont à usage commercial. De ce fait des indemnités importantes doivent être allouées. Il en résulte que le prix du mètre carré de terrain exproprié est très cher et que sa valeur ne peut être récupérée par la plus-value des excédents de terrains.

» Il ne faut pas perdre de vue également qu'en matière d'expropriation l'on paie des immeubles construits qui sont démolis par après et que tout doit donc être récupéré sur les terrains restant à aliéner. »

**

A la demande de membres de la Commission, nous avons posé à l'O.N.J. les trois questions suivantes, auxquelles il nous a été répondu comme suit :

A. — Catégories d'ouvriers utilisés par chantier ?

Réponse :

WERF — CHANTIER	Geschoolde Qualifiés	Gespecialiseerde Spécialisés	Handlangers Manœuvres	Spoorleggers Poseurs de voies	Totaal Total
1. O.N.J. — N.B.V.					
Sotrahay	13	18	—	—	31
Gillion	12	10	4	—	26
Franki	24	9	16	—	49
Socol	24	57	8	—	89
François (tunnel)	56	63	10	—	129
François (H.C. et ventil.). — François (C.H. en ventil.).	49	22	2	—	43
				Total. — Totaal.	397
2. S.N.C.B. — N.M.B.S.					
Bruxelles-Nord. — Brussel-Noord	100	64	93	99	356
Bruxelles-Midi. — Brussel-Zuid	60	40	26	90	216
				Total. — Totaal.	572
Total général : — Algemeen totaal : 397+572=967.					

B. — Weddeschaal van het personeel der Noord-Zuidverbinding?

Antwoord :

« De aangenomen weddeschaal is die van het Rijkspersoneel. »

C. — Welke zijn de vergoedingen voorzien in hoofdstuk VI? Welk is het ingediend bedrag er van?

Antwoord :

« Die vergoedingen kunnen worden onderverdeeld als volgt :

» a) statutaire vergoedingen toe te kennen aan de leden van de Raad van Beheer en aan het Vast Comité van het N.B.V., krachtens de besluiten van de Regent van 17 en 18 Mei 1949;

» b) bijkomende prestaties van het personeel (kleine uitgaven en vergoedingen);

» c) aanwezigheidspenningen van de leden van verscheidene commissies;

» d) vergoeding van het leidend personeel van het N.B.V.

» Die post bedroeg 574,793 frank voor 1949 en 530,526 frank tot 30 November 1950. »

**

Ten slotte heeft Uw Commissie inlichtingen willen inwinnen over de voorwaarden van de overdracht aan de N.M.B.S. van het in exploitatie te nemen gedeelte van de Noord-Zuidverbinding en, anderzijds, over het lot, na die overdracht, van het thans door het N.B.V. tewerk gestelde personeel.

Het N.B.V. maakte ons dienaangaande een nota over, die wij hieronder letterlijk overnemen :

« a) Artikel 9 van de wet van 11 Juli 1935 tot oprichting van het N.B.V. voorziet dat het Bureau gemachtigd is de exploitatie van de Noord-Zuidverbinding aan de N.M.B.S. te verpachten; het verlijdt te dien einde alle nodige akten.

» Het mag aan de exploitant van de Noord-Zuidverbinding alle of een gedeelte van de bij artikel 5 voorziene weggelden afstaan.

» Artikel 2 van de statuten bepaalt dat het tot de opdracht van het N.B.V. behoort, eventueel de exploitatie van de inrichtingen der Noord-Zuidverbinding te verpachten aan de N.M.B.S.

» Een ontwerp van overeenkomst tot overname van de inrichtingen wordt opgemaakt door de diensten van de N.M.B.S. Het moet worden voorgelegd aan het Vast Comité van de Maatschappij. Dat ontwerp zal daarna worden onderzocht door de Raad van Beheer van het N.B.V.

» b) De Raad van Beheer van het N.B.V. heeft een commissie opgericht om een statuut van het personeel uit te werken.

» Het spreekt vanzelf dat alles in het werk moet worden gesteld om een oplossing te vinden voor het tijdelijk personeel van het Bureau.

» Verschillende ingenieurs, ambtenaren en tijdelijke personeelsleden zijn in dienst sedert meer dan 15 jaar en de meesten onder hen hebben meer dan 10 jaar dienst. Met inachtneming van de oppensioenstelling van sommige bejaarde personeelsleden, zijn een veertigtal tijdelijke ambtenaren bij de kwestie van de herklassering betrokken. »

B. — Barème du personnel de la Jonction?

Réponse :

« Le barème adopté est celui des agents de l'Etat. »

C. — Quelles sont les indemnités prévues au chapitre VI? Quel en est le montant déposé?

Réponse :

« Ces indemnités peuvent se subdiviser comme suit :

» a) indemnités statutaires à allouer aux membres du Conseil d'Administration et du Comité Permanent de l'O.N.J. en vertu des arrêtés du Régent des 17 et 18 mai 1949;

» b) prestations supplémentaires du personnel (petits débours et indemnités);

» c) jetons de présence des membres de diverses commissions;

» d) indemnités du personnel dirigeant de l'O.N.J.

» Le montant de ce poste a été de 574,793 francs pour 1949 et de 530,526 francs jusqu'au 30 novembre 1950. »

**

Enfin, votre Commission a voulu se renseigner, dès à présent, sur les conditions de la remise à la S.N.C.F.B. de la partie de la Jonction à mettre en exploitation et, d'autre part, sur le sort du personnel occupé actuellement par l'O.N.J. après cette remise.

L'O.N.J. nous a fait parvenir à ce sujet une note que nous reproduisons textuellement ci-après :

« a) L'article 9 de la loi du 11 juillet 1935, créant l'O.N.J., prévoit que l'Office est autorisé à affermer l'exploitation de la Jonction Nord-Midi à la S.N.C.F.B.; il passe à cet effet tous actes nécessaires.

» Il peut rétrocéder à l'exploitant de la Jonction Nord-Midi tout ou partie des redevances de passages prévues à l'article 5.

» L'article 2 des statuts signale dans la mission de l'O.N.J. « d'affermir éventuellement l'exploitation des installations de la Jonction Nord-Midi à la S.N.C.F.B. ».

» Un projet de convention de reprise des installations est élaboré par les services de la S.N.C.F.B. et il doit être soumis au Comité permanent de la Société. Ce projet sera ensuite examiné par le Conseil d'Administration de l'O.N.J.

» b) Le Conseil d'Administration de l'O.N.J. a créé une commission pour mettre au point un statut du personnel.

» Il est évident que tout doit être mis en œuvre pour trouver une solution pour le personnel temporaire de l'Office.

» Plusieurs ingénieurs, fonctionnaires, agents temporaires sont en service depuis plus de 15 ans et la plupart ont plus de 10 ans de service. Compte tenu de la mise à la pension de certains agents âgés, la question du reclassement intéresse une quarantaine d'agents temporaires. »

Het bij het wetsontwerp gevoegde verslag van het N.B.V. bevat nauwkeurige gegevens omtrent de samenstelling van de Raad van Beheer en van het Vast Comité, omtrent de samenstelling van het technisch personeel en van het bestuurspersoneel, omtrent de stand van de aan gang zijnde werken, omtrent sommige stedenbouwkundige verwezenlijkingen.

In het hoofdstuk dat verband houdt met de algehele raming van de uitgaven voor de voltooiing van de verbinding, met inbegrip van diegene in verband met de werken der stations en dezer omgeving, wordt er op gewezen, dat de wet houdende de buitengewone begroting voor 1947 tot een bedrag van 2,600 miljoen frank de raming had opgevoerd van de algehele uitgaven welke nodig werden geacht voor de werken der Verbinding; dat die raming echter diende herzien te worden, om rekening te houden met de huidige conjunctuur en met het verruimd programma van de werken, met het oog op de geschiktmaking van de omgeving van het Zuidstation en van de Centrale Halte; dat de dotatie ingeschreven op het Speciaal Fonds van de Noord-Zuidverbinding, artikel 4 van het begrotings-wetsontwerp van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor 1950, op 4,000 miljoen frank werd gebracht ingevolge deze herziening.

Het totaal bedrag van de uitgaven, afgesloten op 30 September 1950, beloopt fr. 2,482,392,351.30.

*
**

Het wetsontwerp werd door de aanwezige leden eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever.
H. MARCK.

De Voorzitter.
F. BRUNFAUT.

Le rapport de l'O.N.J., joint au projet de loi, fournit des renseignements précis sur la composition du Conseil d'Administration et du Comité Permanent, sur la composition du personnel technique et du personnel administratif, sur la situation des travaux en cours, sur certaines réalisations d'urbanisme.

Dans son chapitre consacré à l'estimation totale des dépenses d'achèvement de la Jonction, y compris celles relatives aux travaux des gares et de leurs abords, il est signalé que la loi du budget extraordinaire de 1947 avait porté à un montant de 2,600 millions de francs les prévisions des dépenses totales estimées nécessaires aux travaux de la Jonction; que l'estimation a dû, toutefois, être révisée pour tenir compte de la conjoncture actuelle et du programme élargi des travaux en vue de l'aménagement des abords de la gare du Midi et de la Halte Centrale et, qu'en conséquence de cette révision, la dotation inscrite au Fonds spécial de la Jonction Nord-Midi, article 4 du projet de loi du budget des Recettes et Dépenses extraordinaires de 1950, a été portée à 4,000 millions de francs.

Le montant total des dépenses arrêté au 30 septembre 1950 est de fr. 2,482,392,351.30.

*
**

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

Le Rapporteur.
H. MARCK.

Le Président.
F. BRUNFAUT.