

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 FÉVRIER 1845.

RAPPORT

Fait par M. MAST DE VRIES, au nom de la commission spéciale ⁽¹⁾ chargée de l'examen du projet de loi relatif à une demande de crédit de fr. 300,000 pour la substitution d'une tranchée au double tunnel de Cumplich ⁽²⁾.

MESSIEURS,

Des travaux considérables, d'immenses sacrifices avaient enfin fait aboutir le chemin de fer belge à tous les points extrêmes indiqués par les lois; ce résultat était d'autant plus apprécié que, pendant la longue durée de la construction, l'on n'avait eu à constater aucun événement qui fut de nature à inspirer des craintes à l'exploitation ni à affecter les produits de cette colossale entreprise.

Les hautes capacités de nos ingénieurs, les soins qu'on paraissait apporter à tout ce qui concerne la construction et la réception des travaux, la régularité du service de l'exploitation, avaient inspiré la plus grande confiance, rassuré les personnes les plus timides. Aussi le chemin de fer belge est fréquenté par toutes les classes de la société, et l'on pourrait peut-être ajouter qu'il est fréquenté autant comme partie de plaisir que pour des motifs plus importants et plus utiles.

(¹) La commission était composée de MM. VILAIN XIII, *président*, D'HUART, LESOINNE, DE RENESSE, OSY, DE VILLEGAS, et MAST DE VRIES, *rapporteur*.

(²) Projet de loi, n^o 184.

L'éboulement du tunnel de Cumplich, du 16 janvier dernier, a porté une grave atteinte à cette confiance. Tout en se rendant compte des frais considérables de reconstruction, chacun s'est demandé ce qu'il serait arrivé si l'éboulement avait eu lieu au moment du passage d'un convoi, ou bien si un convoi s'était engagé dans le tunnel avant qu'on en eut connaissance. L'épouvantable catastrophe de Meudon n'eut été qu'une bien faible esquisse des malheurs dont le tunnel de Cumplich aurait été le témoin.

Le premier devoir du Gouvernement c'est de faire renaître la confiance. Une enquête minutieuse et sévère doit rassurer l'opinion publique. Nous espérons, Messieurs, qu'elle démontrera que l'éboulement du tunnel était en dehors de toutes les prévisions, mais si, au contraire, il était prouvé que l'éboulement est la suite de l'incurie de ceux qui ont été chargés de surveiller les travaux ou bien qu'il est dû à l'emploi de matériaux défectueux comme le rapport de M. le directeur du chemin de fer permet de le supposer, le Gouvernement devrait agir avec la plus extrême rigueur. Ceux qui auraient osé se rendre coupables de méfaits aussi compromettants pour la sécurité publique n'auraient droit à aucune indulgence, à aucune considération; on doit les atteindre, n'importe quelle que soit la position sociale qu'ils occupent.

Dans tout état de choses, on ne peut se le dissimuler, que le passage par le tunnel inspirerait la plus grande défiance; quelles que fussent les précautions qu'on pourrait prendre, quelle que puisse être la solidité qu'on pourrait donner aux travaux, on ne s'y engagerait à l'avenir qu'avec la plus extrême répugnance; nous partageons donc la pensée du Gouvernement d'abandonner cette voie et d'en construire une nouvelle à ciel ouvert.

Après cette décision, votre commission se trouvait en présence de deux projets. Le premier consisterait à établir la tranchée à l'emplacement même des tunnels; il est évalué à fr. 942,000, et le second consiste à établir une tranchée latérale, les frais sont évalués à fr. 1,018,000.

Dans l'une et l'autre hypothèses la nouvelle voie ne pourrait être ouverte pour les voyageurs que le 15 octobre prochain. Ils devraient continuer à se servir des moyens employés aujourd'hui pour rejoindre le chemin de fer au-delà du tunnel.

Malgré la différence de fr. 76,000, qui existe dans l'exécution des deux projets, nous n'avons point hésité à vous proposer de donner votre assentiment au second. Il rentre dans ses prévisions de faire certains travaux au tunnel existant qui le rendrait viable pour les marchandises dans le terme de deux mois. Or, pour les relations que nous avons cherché à établir avec l'Allemagne, cette considération est de la plus haute importance, nous avons le plus grand intérêt à ce que le transit ne rencontre aucune entrave sur notre territoire. Ce projet nous a donc paru infiniment préférable au premier, d'après lequel on devrait se servir de la voie irrégulière qui existe aujourd'hui jusqu'au 15 octobre prochain.

Il n'est peut-être point inutile de consigner ici qu'il entre dans les vues de

votre commission, que le Gouvernement s'occupe simultanément du placement des rails pour les deux voies.

Afin d'éclairer la discussion, votre commission a demandé au Ministre qu'il dépose sur le bureau le cahier des charges de la construction du Tunnel et le procès-verbal de réception de cette construction. D'après les considérations qui précèdent, la commission, à l'unanimité, vous propose de donner votre assentiment au projet de loi suivant.

Le rapporteur,
MAST DE VRIES.

Le président,
VILAIN XIII.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges, etc.

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE UNIQUE.

Un crédit extraordinaire de trois cent mille francs (fr. 300,000) est ouvert au Département des Travaux Publics, pour la substitution d'une tranchée latérale au double tunnel de Cumplich.

Mandons et ordonnons, etc.
