

relations les plus actives; et ici la vallée de la Rochette, par son extrême proximité, par ses marchés, par ses foires et par ses exportations, serait au premier rang.

Depuis un temps immémorial, messieurs, la petite ville de la Rochette est en possession d'un marché hebdomadaire des mieux fournis; elle a aussi chaque semaine, au printemps et en automne, des foires brillantes qui durent plusieurs mois. Les indigènes y vont vendre, les Français y viennent acheter. Malgré la difficulté actuelle des communications on s'y rend de fort loin à la ronde. Ce serait bien autre chose si cette difficulté s'aplanissait au moyen d'une bonne route qui relierait la Rochette à Pontcharra et à Chamoux. Le pays arriverait alors à l'apogée de la prospérité.

Parmi les bois dont la vallée de la Rochette abonde, il en est un qui serait précieux pour la contrée, si la sortie en devenait moins dispendieuse; c'est le bois de noyer réduit en plateaux. Dans tous les temps les Français en ont fait avec nous un grand commerce. Ces bois sont transportés par voitures jusqu'à Pontcharra, et tout près de là on les embarque sur l'Isère pour être dirigés le plus souvent sur Beaucaire. Le commerce des plateaux de noyer nous vaudrait beaucoup si nous avions une meilleure route avec Pontcharra.

Enfin, il n'est pas jusqu'au fruit que la vallée de la Rochette produit à foison qui ne fût utilisé d'une manière lucrative au moyen d'une bonne voirie. Je me rappelle avoir vu dans mon jeune âge, alors que la Savoie appartenait à la France, d'énormes quantités de caisses de pommes qui sortaient tous les ans pour aller en Provence. Les cabotages que présentent de toutes parts nos malheureux chemins ont fait renoncer à ce genre d'industrie depuis longtemps déjà.

Il est donc bien établi que soit qu'on l'envisage sous un aspect d'intérieur, ou sous un aspect extérieur, la route à créer dans la vallée de la Rochette serait de la plus grande utilité.

L'idée de cette route, messieurs, n'est pas une idée nouvelle. Si nous nous reportons à une époque antérieure à la révolution, époque où les relations de toute nature se trouvant infiniment plus bornées, la nécessité des bonnes communications était généralement moins sentie, nous voyons que déjà alors un projet avait été conçu par notre Gouvernement et que même un plan avait été dressé à ce sujet par l'ingénieur Capellini. Un peu plus tard, la même idée était venue au Gouvernement français, et il est assuré que le pays serait depuis longtemps en possession de la chose si ce Gouvernement, moins occupé de guerres, avait pu se maintenir. Enfin, vous savez que le Ministère actuel, forcé par la nécessité de mettre un terme aux ravages du Gelon, qu'une bonne route servirait à diguer mieux que toute autre espèce de travaux, a délégué à son tour, dans le courant de l'été, un ingénieur distingué, monsieur Paleocapa, lequel, après être allé sur les lieux, a dû dresser un devis approximatif de la dépense à faire pour conduire la route à établir, depuis la route royale d'Italie, près Chamoux, jusque vers la frontière de Pontcharra. Il résulte d'une conversation que j'ai eue à ce sujet avec un ingénieur de Chambéry, que cette dépense s'éleverait à une somme d'environ cinq cent mille livres.

On objectera peut-être que ce chiffre est bien élevé pour un travail dont le Conseil divisionnaire de Chambéry n'a parlé que pour le mettre à la charge des communes de la vallée, et que ma proposition est beaucoup trop prétentieuse lorsque je viens réclamer, sans façon, pour ce même travail, les honneurs d'une classification qui n'est rien moins que royale!

Je vais répondre brièvement à ces objections.

1° Le Conseil divisionnaire de Chambéry a pensé qu'il ne pourrait, sans s'attirer les plus vifs reproches, passer sous silence un besoin qui est devenu l'objet d'un vœu général, et c'est pour cela qu'il en a parlé. S'il a émis le désir que le travail se fit par les communes, la raison en est toute simple: c'est que la vallée de la Rochette n'a pu avoir de représentants dans le dit Conseil, par suite du vice de la loi du 7 octobre 1848, dont j'ai demandé le redressement par une proposition spécifique que la Chambre a prise en considération, mais qui languit à l'ordre du jour en attendant qu'il plaise à monsieur le ministre de l'intérieur de nous apporter enfin ce projet de loi municipale qu'il nous a promis.

2° L'honorable député de Duing qui en sa qualité d'homme positif se complait à nous mettre sous les yeux des rapprochements de chiffres toujours ingénieux et souvent intéressants, nous a appris dernièrement (séance du 29 août) qu'en Savoie le rapport des routes royales aux routes provinciales est de un à trois et vingt-deux centièmes, tandis que dans le Piémont il est de un à deux et nonante-cinq centièmes. Dès lors que nous n'avons pas, en Savoie, notre contingent proportionnel de routes royales, je ne vois pas pourquoi on se refuserait à gratifier de ce nom un parcours aussi important que celui de Chamoux à la frontière.

3° Un projet de loi a été présenté pour faire déclarer royale la route qui depuis Ayton va aboutir au Valais, en suivant la direction des Alpes. Je suis, certes, bien éloigné de désapprouver un pareil projet: je répéterai seulement qu'il sera incomplet tant que le mien n'en formera pas le complément obligé, puis que ce ne sera qu'alors que les provinces qui longent les Alpes, et particulièrement celles de la Haute-Savoie, de la Tarantaise et de la Maurienne pourront bien jouir de toutes les ressources que présente la vallée de la Rochette, et communiquer commodément avec Grenoble et le midi de la France.

4° La dépense assignée par l'ingénieur Paleocapa est forte, il est vrai; mais c'est justement pour cela qu'elle ne doit pas être mise à la charge de la province ou des communes, parce qu'ainsi le travail ne se ferait jamais. Oui, cette dépense est forte... cependant, si jamais une dépense fut justifiée par la nécessité, c'est bien dans l'espèce; car, si tout Gouvernement doit protection à ceux qui payent l'impôt, à plus forte raison un Gouvernement constitutionnel doit-il redoubler cette protection en faveur des contribuables qui par son fait sont tombés dans l'impuissance de le payer plus longtemps. Les désastres causés par le Gelon sont connus de tout le monde. J'en ai déjà assez parlé et je n'y reviendrai plus. L'unique moyen de les faire cesser, comme de procurer un juste dédommagement aux survivants de ceux que les ont souffert, c'est de leur dispenser, le plus promptement possible, le bienfait qu'ils sont en droit d'attendre. Daigne la Chambre, en face d'une mortalité de plus en plus envahissante, décider le Gouvernement à y pourvoir en adoptant sans restriction aucune le projet de loi que j'ai présenté en ces termes le 6 septembre courant. (*Vedi sopra*)

LETTURA DI UN PROGETTO DI LEGGE DEI DEPUTATI VALERIO L. E TROMBOTTO PER DICHIARARE REALE LA STRADA DA PINEROLO ALLA FRANCIA LUNGO IL CHIUSONE.

PRESIDENTE. Parecchi uffizi hanno autorizzata la lettura del seguente progetto di legge dei deputati Valerio e Trombotto (*Vedi vol. Documenti, pag. 268*):