

Mais pour y parvenir, il faut nécessairement le concours de l'État, c'est-à-dire qu'il prenne à sa charge la création et l'entretien de toutes les routes de première importance. Les provinces et les communes auraient assez de se charger des voies secondaires.

Ainsi, j'appuie la proposition de monsieur Barbier pour faire déclarer royale la route dont il s'agit jusqu'à Aoste.

Ce droit ne paraît pas contestable jusqu'au fort de Bard d'après les règlements actuellement existants. Il peut même être admis jusqu'à la ville d'Aoste, comme centre d'une importante province et de grandes relations commerciales.

Mais au-delà d'Aoste nous nous trouvons en présence de deux voies, entre lesquelles nous sommes, peut-être, appelés à choisir, à défaut de pouvoir les créer l'une et l'autre. Faut-il préférer la route du Grand Saint-Bernard à celle de Petit Saint-Bernard? Telle est la question qui se présente. Ici je me sépare de monsieur Barbier, j'opine pour donner la préférence à la route du Petit Saint-Bernard, et voici mes raisons.

Les communications du Piémont, et notamment du commerce de Gênes avec la Suisse, sont déjà établies par la route du Simplon. Elles le seront bien mieux encore par le chemin de fer, déjà en voie d'exécution, qui doit aboutir au lac Majeur. La route à créer depuis Aoste au Grand Saint-Bernard serait donc une superfétation et par conséquent une dépense mal employée qui n'offrirait qu'un médiocre avantage en donnant accès seulement au centre du Valais, où l'on arrive d'ailleurs assez facilement par la Savoie.

La route du Petit Saint-Bernard offre au contraire de nombreux et importants avantages. D'abord elle relie diverses provinces de l'État, qui ont un immense intérêt à établir entre elles de faciles et directes communications, et qui aujourd'hui se trouvent à une énorme distance par le long circuit qu'elles doivent faire par la route du Mont-Cénis. Ce sont, d'un côté, les provinces d'Aoste, de Bielle, Ivry et Verceil; de l'autre celles de Tarantaise, Haute-Savoie, Gênois et le Faucigny. Or on ne me contestera pas que l'intérêt de ces provinces ne soit assez majeur pour suffire à donner la préférence à la route du Petit Saint-Bernard.

Mais il y a plus : cette route a encore, comme nous le savons tous, une importance immense comme route stratégique militaire. Dans diverses circonstances connues de tous, et inutiles à rappeler, le Gouvernement a senti le besoin de cette communication entre la Savoie et le Piémont. Les mêmes circonstances peuvent se représenter encore. Il faut donc que l'expérience du passé nous serve d'enseignement.

On opposera, peut-être, que cette route sera plus coûteuse que celle du Grand Saint-Bernard, qu'elle exigera plus de travaux d'art. Je ne le crois pas. Je laisserai d'ailleurs cela à décider aux hommes plus compétents que moi en cette matière. Mais admettant même cette hypothèse, pourrait-on hésiter à faire cette plus grande dépense en présence des avantages qui doivent en résulter? Je ne le pense pas, car ce serait un acte de mauvaise administration.

Du reste, les provinces que j'ai citées pourraient fournir des subsides pour cette route, et la plupart ont déjà, depuis longtemps, fait des fonds dans ce but. La Tarantaise seule a plus de cent mille francs en caisse qui attendent d'être appliqués à cette destination. M. de Cavour a cité lui-même les provinces d'Aoste, Bielle et Ivry, qui auraient, elles aussi, des fonds disponibles pour la même destination; or rien ne prouve mieux l'immense intérêt qu'elles y attachent; et le Gouvernement qui a autorisé la formation de ces réserves a par là même consenti et approuvé leur emploi. Il est donc im-

possible de changer un tel état de choses ou de remettre en question un point si invariablement décidé.

M. de Cavour propose, il est vrai, de détourner ces fonds pour les appliquer à la route du Grand Saint-Bernard; mais ce détournement est impossible, et je ne crois pas que jamais les provinces y consentent. Le Gouvernement ne pourrait le vouloir sans blesser la justice et les droits acquis aux populations qui ont souffert des surimpositions pour la route du Petit Saint-Bernard à laquelle elles attachent le plus grand intérêt.

Je propose donc la suspension de toute délibération en ce qui concerne la route à créer depuis Aoste, et je demande que des études soient faites le plus promptement possible pour la route du Petit Saint-Bernard afin de donner au plus tôt un commencement d'exécution à une œuvre depuis si longtemps désirée et projetée.

BARBIER. Je ne conteste pas l'utilité que pourrait avoir l'ouverture du Petit Saint-Bernard; mais je crois aussi que celle du Grand Saint-Bernard est beaucoup plus grande. La route du Petit Saint-Bernard sera très-facile à faire après celle du Grand Saint-Bernard, et les provinces intéressées la demanderont, y concourront, et l'obtiendront plus facilement aussi.

D'ailleurs la route du Grand Saint-Bernard offre tous les caractères requis par la loi. Mais on dit : la loi est vague, générale; si on devait déclarer royales toutes les routes qui réunissent les caractères fixés par la loi, il y en aurait plusieurs autres. Je réponds que bien loin d'être vague, la loi est précise; seulement elle est généreuse, mais juste. Les caractères qu'elle établit pour les routes royales sont ceux requis pour les routes royales de France. Du moment que la route du Grand Saint-Bernard a pour elle l'esprit et la lettre de la loi, on doit nécessairement lui en faire l'application sans restriction, d'autant plus qu'il y a plusieurs autres considérations d'utilité, de nécessité.

Ainsi je crois que sans préjudicier en rien à la route du Petit Saint-Bernard qu'on aura plus tard, on doit d'abord prendre en considération celle du Grand Saint-Bernard que tous ceux qui ont pris la parole ont déclarée digne d'être prise en considération.

JACQUEMOUD GIUSEPPE. Les observations qui viennent d'être faites par les préopinants donnent un nouveau poids à ma proposition. En effet, on a prétendu que la route par le Petit Saint-Bernard serait préférable à celle du Grand Saint-Bernard. D'autres projets ne tarderont pas à surgir, et la Chambre sera obligée de consacrer plusieurs séances à examiner des projets qui doivent se résumer en définitive en une question d'utilité relative, et à une question financière.

Par ces considérations j'insiste à demander que le projet de loi de l'honorable député Barbier soit renvoyé préalablement à la Commission du budget, ainsi que toutes les lois de même nature qui seraient présentées à la Chambre.

CARQUET. Les paroles qui viennent d'être prononcées par quelques-uns des honorables préopinants ayant soulevé la question de l'ouverture du Petit Saint-Bernard, je crois devoir prendre part à la discussion du projet de loi actuel, en le considérant au point de vue de cette question. La proposition Barbier peut être envisagée sous un double rapport, suivant son but plus ou moins étendu.

En premier lieu il s'agirait d'un simple déclassement de route, en faisant déclarer route royale celle qui tend de Turin à Aoste vers le Grand Saint-Bernard; en second lieu il s'agirait de l'établissement d'une route nouvelle sur la montagne, pour mettre en communication Aoste avec le Valais.