

Io sono dispostissimo a votare tutti i favori che ci propone il Governo; sono dispostissimo a dare il mio voto anche per garantire l'interesse del 4 e mezzo per cento ad una linea principale internazionale tra Torino, Lione e Parigi; ma, quando realmente non si trattasse più che di una linea interna della Savoia, possiamo noi, deputati di tutta la nazione, votare questo balzello del 4 e mezzo per cento?

Io credo che dobbiamo pensarci maturamente prima di metterci in così grave impiccio. Mi pare che la cosa non sia sufficientemente matura; forse lo diventerà dietro le spiegazioni che religiosamente aspetterò dal signor ministro e dall'onorevole relatore.

Non credo di aver bisogno di protestare che con queste mie osservazioni non do diritto a nessuno di pensare che io brami meno di verun altro un'immediata, una celere, comoda e compiuta congiunzione colla Savoia; io l'ho sempre desiderata, ci ho sempre pensato (*Movimenti diversi*), forse anche ben prima che altri avessero occasione di pensarci; ma appunto desidero che si faccia colle migliori condizioni possibili, che si faccia per quanto più possibile nell'interesse generale dello Stato, e desidero poi che, anche guardando all'interesse speciale della Savoia, non si avvisi a questo o a quell'altro campanile, ma che si sappia che la Savoia è la Savoia, e non è nessuno dei comuni che di essa fanno parte. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Il deputato Gonnat ha la parola.

GONNET. Messieurs, s'il y a une province en Savoie à laquelle le chemin de fer par la Maurienne n'apporte aucun avantage, personne ne me contestera que c'est celle de la Tarantaise, accolée au Petit-St-Bernard qui la sépare du duché d'Aoste, avec lequel elle a un si grand nombre de rapports d'intérêts; accolée au Petit-St-Bernard qui n'a qu'une route muletière, impraticable pendant huit mois de l'année pour le moins.

Le point de cette province le plus rapproché de Montmeillan, où passera le chemin de fer, s'en trouve encore à la distance de 67 kilomètres environ.

Aussi est-il tout naturel que moi, l'un des députés de cette province (je pense que mon collègue et même messieurs les députés de la vallée d'Aoste ne sauraient être d'un autre avis), est-il tout naturel, dis-je, que j'eusse donné la préférence à une ligne de chemin de fer qui, après avoir parcouru le riant pays d'Aoste, aurait traversé le Petit-St-Bernard et la Tarantaise, en se prolongeant jusqu'à Albertville d'où un embranchement de facile construction aurait été dirigé sur Chambéry et St-Genix d'Aoste, tandis qu'un autre l'aurait été sur Genève par Faverges et Annecy.

Une semblable ligne, traversant dès le premier point de son départ des provinces très-populeuses pour faire centre à Albertville, véritable centre de la Savoie, vous paraîtra, sans nul doute, messieurs, bien loin d'être dénuée de tout intérêt.

Si, militaire, je laissais de côté les raisonnements qui peuvent vous apparaître recouverts d'une légère teinte d'affection municipale pour vous soumettre quelques considérations toutes stratégiques, vous les trouveriez, messieurs, d'une importance assez grave pour mieux comprendre pourquoi je donnerais la préférence à la ligne que je viens de vous tracer, quoique plus longue de quelques kilomètres, en comparaison de celle par la vallée de l'Arc.

Mais des motifs d'un intérêt majeur pour le commerce en général ayant fait préférer la ligne qui nous est proposée, ligne qui fut déjà tacitement admise par le Parlement dès l'instant qu'il donna son approbation à la construction du chemin de fer de Turin à Suse, toute opposition devient par

là tout à fait déraisonnable. C'est pourquoi, dans une question aussi grave, tout député ne pouvant avoir en vue d'autres intérêts que les intérêts généraux du pays, non-seulement je viens approuver la ligne qui nous est actuellement proposée, mais je remercie encore messieurs les ministres de leur sollicitude et de leur activité pour être arrivés si vite à un résultat sérieux, dotant ainsi ce royaume d'une voie ferrée qui réunit tant d'intérêts politiques et matériels. Cette voie ferrée sera, avec celle pour la Suisse orientale, un titre de gloire non-seulement pour le Ministère qui, dans les circonstances difficiles où nous nous trouvons, ne recule devant aucune entreprise utile au pays, mais elle le sera aussi pour le Parlement, qui lui prête si franchement son concours.

Maintenant, messieurs, que les feuilles publiques et divers mémoires particuliers nous ont déjà tant et si souvent entretenus des avantages de cette ligne, je croirais de faire perdre un temps bien précieux à la Chambre, si, pour un motif quelconque, je venais à mon tour l'en occuper; loin de moi une semblable pensée. Je dirai seulement que ces avantages sont tellement incontestables que j'aime à espérer que le projet de loi en discussion ne sera pas voté autrement qu'à l'unanimité. Car, si certains articles du cahier des concessions ont pu donner lieu à quelques objections, qui au premier abord ne laissaient pas que d'être d'un certain poids, il m'est avis qu'autant monsieur le ministre des finances que celui des travaux publics, qui ont voulu une compagnie sérieuse et responsable, y ont répondu assez victorieusement pour ne plus laisser aucun doute dans nos esprits.

Je vote donc pour le projet de loi tel qu'il nous est présenté, mais non sans recommander à monsieur le ministre des travaux publics de ne pas perdre de vue les observations de la Commission sur la nécessité d'ouvrir promptement une route à voitures entre le duché d'Aoste et la Tarantaise. C'est un besoin impérieux pour ces provinces, besoin que leurs députés ont déjà eu l'honneur d'exposer à cette Chambre à deux époques diverses, besoin qui fut reconnu chaque fois par le ministre lui-même. Aussi me semble-t-il que maintenant ces quelques mots doivent suffire pour que l'ouverture du Petit-St-Bernard, qui fut déjà décidée en 1859, ne soit plus longtemps retardée. Le Gouvernement, sans se préoccuper même de l'intérêt de ces provinces, aurait dû y penser dans son propre intérêt; car, dans un certain cas de guerre, la ligne par Aoste et par le Petit-St-Bernard étant notre véritable ligne offensive et défensive, elle doit nécessairement être fournie d'une bonne route, construite sous certaines conditions militaires, déjà décrites et déposées au Ministère de la guerre.

En effet, messieurs, si nous parcourons les belles pages de notre histoire militaire, nous verrons cependant qu'à diverses époques le défaut de route au Petit-St-Bernard fut toujours la cause, dans nos retraites, de quelques désastres et surtout de la perte d'une grande partie du matériel de l'armée.

Mais ce serait abuser de la parole qui m'a été accordée que de marcher plus longtemps sur un semblable terrain; je n'insiste donc pas d'avantage sur la nécessité si évidente d'une route à travers le Petit-St-Bernard.

En attendant, je le répète, je vote pour le projet de loi tel qu'il nous est présenté.

PRESIDENTE. La parola spetta al relatore Menabrea.

MENABREA, relatore. Messieurs, le rapport de la Commission a été sinon attaqué, je dirai tout au moins censuré par plusieurs orateurs qui ont parlé jusqu'au présent dans