

lique, ont renoncé eux-mêmes à traiter cette thèse, attendu qu'ils ont compris qu'elle était tout-à fait en dehors de la discussion actuelle. D'ailleurs, outre la longueur du parcours, il y aurait encore à vaincre des difficultés locales qui mériteraient de sérieuses études.

Par conséquent, je ne me préoccupe pas de ce tracé, tout en manifestant l'opinion qu'une route ordinaire soit ouverte le plus tôt possible à travers le Petit-St-Bernard, dans le but de favoriser les communications des provinces séparées par cette montagne.

En effet, messieurs, avant que le système stradal se fût perfectionné en Europe et par suite dans notre pays, de grandes relations existaient entre la Tarantaise et la vallée d'Aoste, parce que toutes les routes étaient à peu-près dans les mêmes conditions, c'est-à-dire que les mêmes difficultés se rencontraient d'un côté comme de l'autre. Maintenant toutes les routes se sont améliorées; une seule est restée en souffrance, c'est celle du Petit-St-Bernard, et l'on peut dire que depuis que cette route est abandonnée, les rapports entre la Tarantaise et la vallée d'Aoste, auparavant très-importants, ont disparu presque complètement. Il est certain que la vallée d'Aoste trouverait quelque intérêt à venir du côté de la Savoie et même à repandre ses produits en France; en conséquence je crois que les demandes ayant pour but d'améliorer le système stradal de la vallée d'Aoste doivent être prises en sérieuse considération par le Gouvernement.

Arrivons maintenant à la question principale, et parlons d'abord du tracé du chemin de fer de Savoie. Le tracé proposé par le Gouvernement a pour but de réunir Turin avec Lyon et Genève, en parcourant la ligne de moindre développement, qui est la plus utile à l'intérêt commercial du pays et sur laquelle est assurée la plus grande circulation.

La ligne part de Modane, puis, arrivée à Chambéry, elle se bifurque. Un embranchement se dirige vers St-Genix et l'autre vers Genève.

Certainement, entre Suse et Modane, il existe l'obstacle du Mont-Cenis, mais je crois qu'à ce sujet monsieur Valerio n'a pas bien observé les conditions du cahier des charges, car il aurait certainement vu à l'article 83 que la compagnie doit faire des études pour décider d'une manière définitive le point où peut s'opérer le passage du Mont-Cenis.

L'honorable monsieur Valerio ne doit pas ignorer que des études ont déjà été faites à ce sujet, et qu'il a même été distribué un mémoire dans lequel était proposé le forage de la montagne de Modane à Bardonnèche, au moyen d'une machine spéciale inventée par monsieur Mauss.

Ce projet n'a pas eu de suite, parce qu'on s'est effrayé de la dépense énorme de la machine et de l'incertitude du succès qu'elle présentait aux yeux de quelques personnes.

Toutefois, cette question ne peut être abandonnée; si ce n'est la machine Mauss, ce sera une autre qui résoudra le problème, car j'ai vu que les journaux américains ont annoncé une autre machine à forer les montagnes, qui travaille avec une rapidité surprenante. Ce n'est donc pas le moyen d'invention qui peut manquer pour surmonter les Alpes, mais il faut étudier quel est le passage préférable; ainsi on a proposé celui de Bardonnèche à Modane; un autre par le val d'Ambui; un troisième par une vallée latérale à celle de l'Arc, au-dessus de Lanslebourg, et qui irait déboucher à la *Ferrera*.

Aujourd'hui la question est donc de savoir lequel de ces passages on veut choisir. Une fois le passage étudié, il se présentera, je suis sûr, des moyens mécaniques, sinon pour passer avec toutes les facilités d'un plan horizontal, du moins

pour pourvoir à tous les besoins de circulation des marchandises et des voyageurs.

Maintenant venons à l'embranchement de St-Genix. Tous les honorables orateurs qui ont parlé sont tous tombés d'accord sur la convenance d'arriver d'abord à Chambéry; un seul d'entre eux a, je crois, sacrifié ce point et c'est l'honorable monsieur Sineo, qui a cependant exprimé, cela va sans dire, tout le regret qu'il en éprouvait. Tous les autres, dis-je, sont tombés d'accord sur la nécessité d'aller à Chambéry, pour de là se diriger sur la France.

J'examinerai d'abord la direction sur Saint-Genix d'Aoste. Ici se présente la grave question de savoir si nous devons passer par Culoz ou par St-Genix. Si nous faisons l'embranchement de Chambéry à Culoz, je me permets de faire observer à la Chambre que nous augmentons de 40 kilomètres, au moins, la distance de Turin à Lyon, tandis que si l'on prend la direction de St-Genix, le tracé est établi à peu près selon une ligne droite de Turin à Lyon.

Notez encore que l'avantage d'abrèger le trajet de Turin, en passant par Culoz et Macon plutôt que par Lyon, se réduit à une diminution de parcours de 12 kilomètres environ; diminution compensée d'un autre côté par les difficultés du terrain que suit la ligne du département de l'Ain.

Notez, messieurs, que la direction de St-Genix ne présente rien de nouveau, qu'elle ne crée aucune nouvelle communication pour la France, car ceux qui connaissent la topographie du pays, savent qu'arrivée à Chambéry la route se plie vers la gauche, et puis qu'aux Echelles elle appuie vers la droite pour gagner la Tour-du-Pin.

Or, que fait le tracé de St-Genix? Ce tracé ne fait autre chose que couper un coude pour éviter les longs détours, qui ne seraient pas praticables pour une voie ferrée, en conséquence la direction de Modane à Lyon ne fait que suivre la grande route qui est suivie depuis un temps immémorial entre la France et le Piémont. Ainsi ce tracé est le seul naturel et qui réponde à tous les besoins, à toutes les nécessités du pays.

Voici maintenant la grande objection que l'on fait contre cette ligne. L'on dit que le tracé par St-Genix aura pour rivale la ligne par Culoz, et que par conséquent il est probable que le Gouvernement français, pour des motifs soit commerciaux, soit stratégiques, s'opposera à la continuation de la ligne jusqu'à Lyon. Messieurs, je ne veux pas entrer dans les motifs qui peuvent engager le Gouvernement français à repousser ou à accorder la continuation de la ligne jusqu'à Lyon, mais je m'appuie sur des preuves qui sont fondées sur le simple bon sens.

En effet, messieurs, Lyon est une des villes les plus industrielles de France et peut être considérée comme la seconde capitale de l'empire. On ne peut donc pas laisser en souffrance les intérêts de cette ville pour servir ceux d'une ligne de chemin de fer secondaire. Or les intérêts de Lyon et ceux des départements qui l'avoisinent sont tout à fait favorables au tracé de la ligne de St-Genix.

Je ferai remarquer que les rapports commerciaux entre Lyon et l'Italie sont immenses et que si 1/10 de marchandise est expédiée de Lyon en Suisse, il y en a 9/10 qui le sont pour l'Italie. En sorte que l'intérêt est tellement majeur qu'il est impossible de supposer que le Gouvernement français, qui est sage et éclairé, puisse se refuser au vœu si vivement répété de la part de la population de Lyon.

Je fais encore observer que sous le rapport économique cette ligne est très-avantageuse pour la France, car depuis la Tour-du-Pin jusqu'à Lyon, elle parcourt un terrain par-