

invece di sole lire 900, a cui l'aveva ridotta la Commissione.

La Commissione non si oppone: solo invita il Ministero a tenere il minor numero possibile di impiegati in aspettativa.

PRESIDENTE. Se niuno domanda la parola, pongo ai voti la categoria 18 in lire 1233 33.

(La Camera approva.)

(Si approvano senza discussione le seguenti categorie:)

Categoria 19. *Gratificazioni, indennità e sussidi* lire 33,000.

Categoria 20. *Casuati*, proposta dal Ministero in 50,000 lire e ridotta dalla Commissione a lire 49,000.

TITOLO II. Spese straordinarie. — Ministero, legazioni e Consolati. — Categoria 21. Maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione, lire 6800.

La somma totale votata per il bilancio passivo del Ministero dell'estero risulta di lire 1,303,105 53.

DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PEL PROLUNGAMENTO DELLA FERROVIA DELLA SAVOIA E SUA CONGIUNZIONE CON LE RETI FRANCESI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno chiama la discussione sul progetto di legge che approva la nuova convenzione fatta colla compagnia *Vittorio Emanuele*, relativamente al prolungamento della strada ferrata della Savoia, e la sua congiunzione colle strade ferrate francesi. (Vedi vol. *Documenti* pag. 901.)

VALERIO. A me pare che si potrebbe rimandare questa discussione a lunedì; almeno io penso che molti saranno nella condizione in cui mi trovo, imperocchè, lo confesso, non mi aspettava che venisse oggi in discussione questo progetto; e ciò è tanto vero, che non ho neanche letta la relazione, la quale d'altronde non ci fu distribuita che pochi giorni sono. Domani non essendovi seduta, si potrebbe lunedì venire preparati a questa discussione importantissima sotto diversi aspetti.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Io non farò che un'osservazione, che cioè la Sessione è molto inoltrata e restano ancora a discutersi parecchi progetti di molta importanza.

VALERIO. Io non ne ho neppur letta la relazione.

CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Osserverò ancora all'onorevole Valerio che i principii su cui si fonda questo progetto furono da lui propugnati ora sono tre anni; quindi credo che egli dovrebbe essere pronto ad applaudire all'adozione di un sistema da lui sostenuto.

PRESIDENTE. Il deputato Valerio insiste nella sua proposta?

VALERIO. Se la Camera giudica che si debba andare avanti, io non mi vi oppongo; a me pare però che questo progetto sia bastantemente importante per essere ben esaminato, e stimo, lo ripeto, che nessuno o pochissimi si aspettassero che si avesse a discutere oggi. (*Rumori*)

Del resto, io debbo, per parte mia, ringraziare il signor ministro e dichiarargli che le sue cortesi parole mi disarmano. È verissimo che i principii da me sostenuti tre anni fa nella discussione di questa medesima legge sono ora vittoriosi: e di questo ne sono contentissimo.

PRESIDENTE. Vuole che si ponga ai voti la sua proposta?

VALERIO. No.

PRESIDENTE. Allora la discussione generale è aperta.

Se la Camera lo stima, prescindendo dal dar lettura della convenzione.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Il deputato Ginet ha la parola.

GINET. Voici, messieurs, la troisième loi qui nous est présentée pour les chemins de fer de la Savoie, et cependant elle nous laisse encore dans le provisoire, puisqu'il y est question de lignes qui devront s'exécuter par la suite.

Les besoins de la Savoie sont toutefois faciles à formuler: il lui faut une ligne qui la rapproche de la capitale, la traverse dans toute sa longueur, desservant le plus de localités possibles en aboutissant à Genève, puis une autre ligne qui la conduise le plus directement possible à Lyon.

Turin, Genève et Lyon, voilà les trois points avec lesquels la Savoie maintient les communications les plus actives et les plus indispensables à son commerce.

La loi du 29 mai 1853 avait parfaitement compris cette position en adoptant un réseau qui satisfaisait à tous ces besoins.

Aujourd'hui tout est changé; la convention dont on nous demande l'approbation, tout en maintenant l'espoir d'une communication directe avec Turin, propose l'adoption d'une ligne qui était formellement exclue dans la loi de 1853, celle d'un raccordement avec le chemin de fer de Lyon à Genève.

Pour moi, je suis un de ceux qui ont le plus regretté que le Gouvernement ait abandonné le premier projet. Je ne puis reconnaître comme fondées toutes les raisons qu'on nous dit avoir amené ce changement, et j'ai la conviction que le projet actuel est loin de satisfaire les besoins du pays et de la Savoie; car, d'un côté, le parcours de Chambéry à Lyon est allongé de 40 kilomètres, et de l'autre, on abandonne la ligne directe sur Genève.

Il est vrai que le projet actuel nous fait espérer la ligne de Chambéry à Lyon par la montagne de l'Epine, et la continuation de celle d'Annecy à Genève; mais peut-on bien compter sur ce résultat en présence de tout ce qui s'est passé depuis l'adoption du premier tracé?

Il m'est impossible d'énumérer tous les avantages que présentait le tracé adopté par la loi du 29 mai 1853, et qui est abandonné.

Je voterai celle qui nous est proposée (bien qu'à mon avis la Savoie n'ait pas lieu d'en être fort satisfaite) et cela parce qu'elle est un acheminement à ce que désire notre pays dans l'intérêt de tous; mais il m'est impossible, messieurs, de ne pas appeler toute l'attention du Gouvernement sur la situation faite à la vallée de Rumilly, laissée complètement en dehors des avantages apportés par les chemins de fer et je demande à la Chambre la permission de lui dire quelques mots sur cette triste position.

Ce vaste bassin, composé de 40 communes, est le plus riche de la Savoie en céréales qu'il exporte presque uniquement à Genève.

La route provinciale qui sépare Rumilly de Genève est de 53 kilomètres. Cette route, fort accidentée, qui n'a jamais été améliorée depuis le siècle passé, présente des pentes très-fortes et nécessite, dans une grande partie de son parcours, des chevaux de renforts, ce qui augmente le prix du blé vendu à Genève de 2 francs par hectolitre. Aussi nos blés ne pourront point soutenir la concurrence avec ceux transportés de Marseille par le chemin de fer de Lyon.

La ville de Rumilly, sans ressources quelconques pour sortir de cette fâcheuse position, a songé à s'ouvrir un débouché sur Seyssel au moyen d'une route par le val de Fier, en suivant une ancienne voie romaine.