

## TORNATA DEL 17 MAGGIO 1856

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CONTE MOFFA DI LISIO.

**SOMMARIO.** *Relazione sui progetti di legge per spese di operazioni catastali in terraferma e per il prolungamento del molo nuovo in Genova, e per ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix — Presentazione di un progetto di legge del ministro della guerra per la leva ordinaria di 13,000 uomini — votazione per squittinio segreto, ed approvazione del progetto di legge per facoltà alle provincie della divisione di Genova di eccedere il limite dell'imposta — Discussione del bilancio degli esteri per l'anno 1857 — Approvazione delle sette prime categorie — Interpellanza ed osservazioni del deputato Valerio sulla categoria 8, Personale delle legazioni — Spiegazioni del ministro degli esteri e sua proposizione per l'aggiunta di una somma per le legazioni di Pietroburgo e di Francoforte — Osservazioni del deputato Daziani e approvazione di quella categoria, coll'aggiunta proposta — Approvazione delle susseguenti categorie e della somma totale del bilancio — Discussione generale del progetto di legge pel prolungamento della strada ferrata della Savoia e congiunzione colle reti francesi — Istanze dei deputati Ginet e Costa di Beauregard, e risposte dei ministri dei lavori pubblici e delle finanze — Si dà lettura della convenzione — Eccitamento del deputato Guillet sull'articolo 5, e risposta del ministro dei lavori pubblici — Osservazioni dei deputati Bianchi, Valerio, Guillet e Sommeiller intorno ad alcune diramazioni della ferrovia ed al passaggio del Moncenisio, e risposte del ministro dei lavori pubblici e del relatore Menabrea.*

La seduta è aperta alle 4 1/2 pomeridiane.

**CAVALLINI**, segretario, legge il processo verbale della precedente tornata, ed espone il seguente sunto di petizioni:

6146. I maestri elementari del mandamento di Vigone, provincia di Pinerolo, eccitano la Camera a discutere e votare nella corrente Sessione il progetto di legge sull' insegnamento elementare.

6147. Il Consiglio comunale di Thorens invita la Camera a sanzionare la convenzione relativa alla ferrovia *Vittorio Emanuele*, abbreviando, il più possibile, il termine accordato alla compagnia per l'eseguimento della linea tra Albertville ed Annecy.

**PRESIDENTE.** La Camera essendo in numero, pongo ai voti l'approvazione del processo verbale.

(È approvato.)

### **RELAZIONI SUI PROGETTI DI LEGGE: CATASTO DI TERRAFERMA; PROLUNGAZIONE DEL MOLO DI GENOVA; AMPLIAZIONE DELLO STABILIMENTO BALNEARIO D'AIX.**

**ARNULFO**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione intorno al progetto di legge per la spesa occorrente alle operazioni catastali di terraferma. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 217.)

**TORRELLI**, relatore. Ho l'onore di presentare la relazione sul progetto di legge relativo alla prolungazione del molo nuovo di Genova. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1058.)

Domando a nome della Commissione che venga sollecitata la discussione di questa legge, stante che ora il tempo è veramente propizio per simili appalti.

**PRESIDENTE.** Non essendovi opposizioni, sarà dichiarata di urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

**FARINI**, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge per spesa straordinaria per l'ampliamento dello stabilimento balneario d'Aix. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1061.)

**PRESIDENTE.** Saranno stampate e distribuite.

### **PROGETTO DI LEGGE PER LA LEVA**

**DEL 1856 DI 13,000 UOMINI SULLA CLASSE DEL 1855.**

**DURANDO**, ministro della guerra. Ho l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge per la solita leva militare del 1856. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 1117.)

Non pregherò precisamente la Camera di dichiarare d'urgenza questo progetto, ma almeno faccio istanza di esaminarlo con sollecitudine, affinchè possa essere approvato in questa Sessione, senza fallo, stantechè le operazioni della leva pel 1856 devono cominciare nel mese di settembre, e conseguentemente, qualora questa legge non fosse votata, si recherebbe un grande inciampo a quest'operazione.

**PRESIDENTE.** La Camera dà atto al signor ministro della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e distribuito.

### **APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER FACOLTÀ ALLA DIVISIONE E ALLE PROVINCIE DI GENOVA DI ECCEDERE IL LIMITE DELL'IMPOSTA.**

**PRESIDENTE.** La Camera ieri non essendosi più trovata in numero in sul finire della seduta, si passerà ora ad una se-

conda votazione sul progetto di legge per accordare facoltà alla divisione amministrativa di Genova, ed a tutte le provincie che la compongono, di eccedere nel 1856 il limite ordinario della loro sovrimposta. (Vedi vol. *Documenti*, pagina 940.)

(Si passa alla votazione per scrutinio segreto.)

Risultamento della votazione:

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . . . | 102 |
| Maggioranza . . . . .        | 52  |
| Voti favorevoli . . . . .    | 92  |
| Voti contrari . . . . .      | 10  |

(La Camera adotta.)

**DISCUSSIONE E APPROVAZIONE  
DEL BILANCIO DEGLI ESTERI PEL 1857.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno chiama la discussione del bilancio passivo dell'estero per l'anno 1857. (Vedi vol. *Documenti*, pag. 852.)

La discussione generale è aperta. Niuno chiedendo di parlare, si passerà alla lettura e votazione delle categorie.

**Titolo I. Spese ordinarie. — Ministero dell'estero. — Categoria 1,** portata dal Ministero nella somma di lire 120,372 20 e ridotta dalla Commissione a lire 119,472 20.

**DAZIANI, relatore.** Domando al signor ministro se accetta la riduzione.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Sì, perchè è fondata sulla separazione delle poste.

**PRESIDENTE.** Metto ai voti la categoria 1.

(È approvata, e lo sono del pari senza discussione le sei seguenti:)

Categoria 2. *Spese d'ufficio*, lire 15,000.

Categoria 3. *Carta e stampa di passaporti*, lire 8000.

Categoria 4. *Giornali esteri e nazionali*, lire 6000.

Categoria 5. *Spese segrete*, lire 70,000.

Categoria 6. *Corrieri, staffette e corrispondenze telegrafiche*, lire 15,000.

Categoria 7. *Rimpatrio nazionali*, lire 7,000.

*Legazioni e consolati. — Categoria 8. Personale delle legazioni*, lire 429,500.

**VALERIO.** Domando la parola.

Prima che si ponga ai voti questa categoria, intendo chiedere uno schiarimento intorno ad una importante mutazione che ha avuto luogo testè nel personale del nostro corpo diplomatico.

Io non so se l'atto di cui occuperò per brevi momenti la Camera riguardi piuttosto il predecessore dell'attuale ministro, od il ministro stesso; comunque, io credo che la cosa sia abbastanza grave perchè uno schiarimento sia necessario.

Non ignora la Camera che da lungo tempo la legazione di Costantinopoli era occupata da un personaggio, il quale, sia per la lunga pratica avuta nelle coste d'Oriente, sia per la dottrina sua nelle lingue e letteratura orientale, sia per l'amore costantemente dimostrato non solo al paese, ma alla causa italiana, che si è col paese nostro, come natura voleva, identificata, era l'uomo più acconcio ad occupare quel posto, che per lui, si può dire, era salito in altissima considerazione.

Io non voglio ricordare i molti servizi che quell'uomo eminente ha reso al nostro paese in quella legazione; dirò solo

che, quando nel 1849 egli giungeva ad impedire che l'Austria, la nostra naturale nemica, comprasse la flotta egiziana, la quale, venuta nei mari italiani, avrebbe tolto alla nostra la sua superiorità, faceva tale atto, che quand'anche non avesse reso altro servizio, questo è così rilevante, che gliene deve essere grata la nazione.

Vennero poscia gli incidenti della guerra orientale, e poi la pace; quindi adunavasi a Costantinopoli un consesso per provvedere all'avvenire dei Principati Danubiani. Ragione e diritto volevano che il Piemonte, il quale sfoderava la spada, il quale sacrificava i propri interessi per unirsi alle potenze occidentali in quella guerra, avesse il posto che gli competeva in quei comizi.

Nostro diritto era questo, e avevamo ragione d'insistere che esso fosse esercitato. Tutti sanno che il commercio ligure è di grande importanza nei Principati Danubiani: Galatz è uno degli scali in cui la nostra bandiera mercantile sventolò sempre con profitto e con onore, e dove tuttodi si trattano da noi affari di grandissima importanza. Questo dal lato commerciale.

Inoltre trattavasi nelle conferenze di Costantinopoli di provvedere all'avvenire di un popolo generoso, il quale, nato di sangue latino, come siamo noi, s'aspettava con ragione e forse confidava di trovare nel Congresso di Costantinopoli una voce generosa dalla sua medesima schiatta, che ne prendesse altamente la tutela.

Ciò non ebbe luogo: noi fummo contr'ogni aspettazione esclusi da quel Consesso, ed il nostro inviato compieva nobilmente il dover suo protestando contro quella immeritata e ingiusta esclusione.

Poco stante, il paese udiya con grave rammarico che il nostro inviato era stato richiamato a Torino. Molti temettero che questo richiamo fosse motivato dalla nobile protesta da lui avanzata alla Sublime Porta, e alle altre legazioni; ma mi è grato poter dire che una dichiarazione ufficiale dissipava questo sospetto, e che anzi la protesta del nostro ambasciatore veniva confermata dal Ministero.

Però scorgiamo che quello stesso inviato fu tramutato alla legazione di Spagna. Io stimo ed onoro altamente quant'altri mai la nazione spagnuola, la quale dopo lunghe oppressioni sta per virtù propria riordinandosi in libertà; ma debbo pur dichiarare che gli interessi i quali ci legano con quella nazione, per vicende politiche, di cui è inutile qui far parola, non hanno grande importanza. Quindi io veggio con dolore un uomo di capacità distinta tolto dal suo terreno naturale di azione e trasportato là dove l'azione sua sarà pressochè nulla; e ciò con danno anche delle finanze, giacchè io non so veder ragione per cui si debba mutare l'inviato d'affari, che prima avevamo in Ispagna, in un ambasciatore, e ciò, ripeto, in un paese col quale le nostre relazioni, sono bensì amichevoli, ma che, come ho detto, non hanno tale importanza, per cui sia colà necessaria questa grande rappresentanza.

Invece viene mandato a Costantinopoli un incaricato d'affari, il quale, vissuto lunghissimo tempo lontano dall'Europa, lontanissimo dall'Oriente, non può avere nè quelle cognizioni pratiche, nè quell'influenza, la quale era esercitata da chi aveva sinora occupato quel posto con tanto lustro.

Noi abbiamo veduto l'ambasciatore inglese urtare molte volte contro la volontà dei ministri, e abbiam veduto sorgere contro di esso un'infinità di reclami, e tuttavia il Gabinetto inglese persisteva, ad onta dei reclami che gli venivano dalle legazioni straniere e da una parte dello stesso Gabinetto, a mantenere nella sua carica lord Strafford Canning; e ciò perchè? Perchè lord Strafford Canning per la lunga sua vita passata in Oriente, per le cognizioni che vi aveva acquistate, per

l'influenza che esercitava sopra la Sublime Porta, aveva tali e tanti meriti da far passare facilmente sopra a quegli errori, a quei demeriti che venivano così altamente denunziati.

Io avrei voluto che tale fosse stata la condotta del nostro Gabinetto, e che, malgrado i reclami che forse contro il nostro ambasciatore vennero inoltrati da altre legazioni di Costantinopoli (reclami che agli occhi miei, se pure esistono, l'onorano, anziché fargli il menomo torto), il nostro inviato in quella città fosse stato mantenuto, in vista eziandio che ogni giorno i nostri interessi in quel paese possono diventare sempre più importanti e bisognevoli quindi di una sapiente, tenace ed influente tutela.

Ho accennato ad un consesso diplomatico, che ha luogo in Costantinopoli per preparare l'avvenire dei Principati Danubiani. Noi tutti abbiamo veduto negli atti che ci furono distribuiti alle conferenze di Parigi, che una Commissione di diplomatici europei sarà mandata nei Principati Danubiani per consultare l'opinione pubblica di quei paesi circa l'avvenire del loro ordinamento politico. Questo lavoro, quando sarà compiuto, verrà necessariamente trasmesso alle conferenze di Costantinopoli. Egli è evidente che, se noi ci trovassimo rappresentati in quel paese da una persona che vi esercitasse un'antica e legittima influenza, la nostra voce potrebbe avere qualche autorità ed aiutare quel piano che l'onorevole presidente del Consiglio appoggiava nel seno delle conferenze di Parigi, del che secolui mi congratulo.

Egli, ricordandosi di essere rappresentante e figlio della stessa razza latina da cui traggono origine e nome i popoli della Rumenia, alzava la voce per appoggiare la domanda dei Principati Danubiani, affinché venissero riuniti in un solo corpo, e acquistassero così forza e dignità di nazione. Io spero che il voto del signor conte di Cavour trionferà definitivamente a pro di quei popoli, ed a pro della giustizia e della nazionalità moldovalacca; ma egli è pur vero che, se noi fossimo rappresentati a Costantinopoli, come lo fummo per lo passato, questa vittoria avrebbe qualche probabilità maggiore di successo.

In questo stato di cose, io domando all'onorevole signor presidente del Consiglio il motivo per cui ebbe luogo questo grave cambiamento; e se la mia voce può avere qualche autorità presso di lui, io gli raccomando di tener fermo, quando le ultime decisioni saranno portate nelle conferenze di Parigi, il voto che egli nobilmente esprimeva nelle conferenze medesime, acciocchè d'accordo con quello espresso dall'Inghilterra, dalla Francia e dalla Russia medesima, i popoli rumeni vengano finalmente tolti da quello stato di spezzamento, che li rende deboli, come lo spezzamento ha resa fin qui debole la nostra povera Italia, onde possano finalmente, riuniti in un corpo solo di nazione, far valere i loro diritti, e quando questo supremo scopo sia ottenuto, essi, rivolgendosi ad una nazione latina, abbiano a dire: anche dai nostri fratelli noi ripetiamo questo nobile servizio! (*Segni di approvazione*)

**PRESIDENTE.** Il signor presidente del Consiglio ha facoltà parlare.

**CAVOUR,** presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Stava per chiedere la parola sull'ottava categoria, onde sottoporre alla Camera una proposta, quando l'onorevole deputato Valerio si faceva a muovere alcune interpellanze intorno ad un cambiamento testè succeduto nel personale delle legazioni del Re in Costantinopoli e a Madrid. Prima pertanto di venire alla mia proposta, farò di sdebitarmi rispetto all'onorevole interpellante. Anzitutto debbo dire che, quantunque il cambiamento accennato abbia avuto luogo prima che io prendessi la direzione del dicastero degli

esteri, avendo ad esso partecipato, è mio debito di assumerne la responsabilità.

L'onorevole interpellante ha ricordato i servizi che l'antico titolare della missione di Costantinopoli ha resi al paese, e i titoli acquistati alla benemerenzza non solo del Piemonte, ma dell'Italia tutta. Io sono lieto di potermi associare agli encomi che l'onorevole preopinante dava a questo distinto diplomatico, e di accertarlo che il Governo è ben lungi dal disconoscere i meriti suoi. Se il Governo tuttavia ha giudicato che nell'interesse del servizio fosse opportuno dare a questo diplomatico un'altra destinazione, non fu certamente perchè avesse nelle ultime circostanze, come avvertiva l'onorevole preopinante, fatto atti imprudenti; che anzi il Ministero gli diè lode per la protesta diretta alla Porta in occasione del consesso tenutosi intorno al negozio dei Principati.

Ma il Ministero da un complesso di circostanze è venuto nella persuasione che quel personaggio potesse rendere maggiori servizi in altro Stato. L'onorevole deputato Valerio ricordava, come questo diplomatico, avendo soggiornato molti anni in Oriente, avesse acquistato una profonda conoscenza delle lingue e della politica orientale, e contratte molte relazioni coi personaggi più influenti.

Queste circostanze, o signori, queste aderenze, se da un lato possono tornare giovevolissime all'adempimento della missione di un diplomatico, dall'altro non sono scevre d'inconvenienti. Quando un diplomatico dimora lunghissimo tempo in un paese, per l'ordinario, corre il pericolo di considerare tutte le questioni politiche colle lenti della politica di quel paese stesso; onde io non esito a stabilire come massima generale (che non si applica più a questo che a quell'inviato) essere, nell'interesse del servizio, opportuno, dopo un certo periodo di tempo, di cambiare la residenza dei diplomatici. E, per dir vero, l'esempio che egli ha citato di un'altra nazione non mi convince, giacchè io credo che il diplomatico cui alludeva l'onorevole Valerio, abbia suscitato più difficoltà di quello che ne abbia risolte; e se l'onorevole Valerio ha letto, come non dubito, la discussione che ha avuto luogo nel seno del Parlamento inglese intorno agli affari di Kars, mi pare che egli verrà a dividere, fino ad un certo punto, la mia opinione.

Ma se il Governo del Re ha creduto di dover richiamare il personaggio di cui discorriamo da Costantinopoli, si fu per affidargli una missione, che, con buona venia dell'onorevole Valerio, non è meno importante, anzi lo è forse più di quella di Costantinopoli.

Se noi consideriamo soltanto la questione dal lato commerciale, non v'ha dubbio che abbiamo molto maggiori relazioni di traffico con Costantinopoli che non colla Spagna; ma dal lato politico, nelle attuali circostanze, io credo che le nostre relazioni colla Spagna sono più importanti che non colla Turchia.

Diffatti, o signori, io non voglio pretendere che l'opera delle conferenze di Parigi abbia a durare eternamente, e che quel Congresso abbia sciolta in modo così assoluto e definitivo la questione d'Oriente, che essa non possa, in un avvenire più o meno lontano, suscitare nuove complicazioni europee; ma, se non sarebbe senza presunzione che i plenipotenziari, i quali parteciparono a quest'opera, si facessero a sostenere questa cosa, d'altra parte si può quasi tener per fermo che per qualche tempo la questione d'Oriente non tornerà in campo.

Egli è evidente che il mar Nero, per alcuni anni, non può più essere il teatro di lotte militari, e che quindi Costantinopoli non può esserlo di lotte politiche. Stimò quindi di poter

dire che, politicamente parlando, la questione d'Oriente è agiornata per parecchi anni: quindi il nostro ministro colà non avrà che ad occuparsi dei nostri interessi commerciali; dovrà cercare di proteggere i nostri connazionali, cooperare per quanto potrà, a quell'opera di rigenerazione, a cui la Porta Ottomana ha posto mano sinceramente; ma in fatto di questioni politiche, credo che non avrà molto a fare; almeno questa è la mia opinione.

Non così in Spagna. Io penso che le nostre relazioni con questa nazione possono svilupparsi e acquistare una assai grande importanza. Non vi ha dubbio che il Governo, stabilitosi in Spagna da circa due anni, professa opinioni che hanno una grandissima analogia con quelle da noi divise, riposa sugli stessi principii, ed è, fino ad un certo punto, esposto ai medesimi pericoli, e combattuto da avversari che molto somigliano ai nostri. (*Risa di approvazione*)

Quindi io penso che ci torni conto di stringere, il più che si possa, quei legami di simpatia e di amicizia che esistono già fra i due paesi.

E debbo dire che in questa mia opinione fui confermato dall'intima relazione che io ebbi la sorte di stringere a Parigi col distinto uomo di Stato che rappresenta presso quella Corte la Spagna. Egli è in vista del bene reciproco che può venire a noi ed alla Spagna da questa più stretta colleganza, che il Governo ha stimato dover mandare colà un personaggio rivestito di carica maggiore del diplomatico, che avevamo prima in quella capitale; un uomo di provate opinioni liberali. Quindi io penso che per questo cambiamento sia ben lungi dal soffrire la riputazione del valente diplomatico di cui parliamo.

Io non dubito che nella nuova sua destinazione egli non sia per rendere al suo paese ed alla causa liberale servizi pari a quelli che esso abbia resi nel passato, durante il suo soggiorno a Costantinopoli.

In quanto ai Principati, l'onorevole Valerio può essere sicuro che la Sardegna farà quanto è possibile per assicurare a quei paesi il più forte possibile ordinamento, che dia loro i mezzi di assicurare la propria indipendenza, e di sviluppare in essi il principio di nazionalità. Però non posso dissimulare che la soluzione di questa questione presenta gravissime difficoltà, che io potrò solo spiegare alla Camera, quando la medesima sarà giunta al suo termine. Allora io spero che la condotta dei plenipotenziari sardi verrà giudicata meritevole di approvazione da tutti coloro a cui stanno a cuore i sentimenti di nazionalità ed i liberali principii.

Se l'onorevole Valerio crede bastevoli queste spiegazioni, io passerò ad un altro ordine di cose.

**VALERIO.** Io mi congratulo di aver ottenuto gli schiarimenti che ci ha dati il signor ministro. Se da un lato non mi hanno interamente appagato, dall'altro mi hanno dimostrato che il motivo di questo cambiamento non detrae per nulla ai meriti insigni dell'illustre personaggio in discorso, e mi dimostrano ancora che il signor ministro, destinandolo ambasciatore alla Spagna, intende stringere più vivamente le nostre relazioni coi Governi costituzionali: cosa che io sento sempre molto volentieri.

Aggiungerò solo poche parole sopra un argomento, su cui avrei desiderato una risposta; avrei cioè voluto sapere il motivo per cui fra i rappresentanti europei incaricati di riconoscere i voti delle popolazioni dei Principati Danubiani non vi sia un inviato del nostro paese. A me pare che un rappresentante del Piemonte, provincia italiana, provincia di razza latina, provincia che ha preso parte alla guerra che si è combattuta in quei paesi, abbia più che altri diritto di recarsi a

sentire quali siano i desiderii di quelle popolazioni ed a stringere loro fraternamente la mano.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Debbo, come già l'annunziai, proporre alla Camera un aumento sulla categoria ottava, *Personale delle legazioni*.

Le relazioni diplomatiche che stanno per essere ristabilite colla Russia, rendono necessario che si provvedano i fondi per una missione presso la Corte di Pietroburgo. La Camera non vorrà certamente che noi non siamo degnamente rappresentati in quella capitale.

In occasione delle interpellanze sul trattato di pace, ho manifestato la speranza di vedere non solo ristabilita la pace colla Russia, ma riprese altresì le antiche amichevoli relazioni che esistettero per tanti secoli fra quel paese ed il nostro. Questa speranza venne confermata dalla missione affidata dall'imperatore della Russia al conte di Stackelberg presso la nostra Corte; è quindi probabile che fra poche settimane la legazione russa venga ristabilita, e fa perciò mestieri che si stanzino i fondi ad essa occorrenti.

La Camera sa quanto sia costoso il soggiorno a Pietroburgo, nè ignora pure quali sieno le esigenze che le abitudini di quel paese impongono ai membri del corpo diplomatico; quindi si farà capace essere necessario di stanziare all'uopo per lo meno una somma di 80,000 lire.

Qui vi tutto è più caro assai che non a Londra e a Parigi; onde io penso che se si dovesse mandare una persona che avesse famiglia, anche con quella somma difficilmente potrebbe mantenersi in quel grado che ad un inviato della Sardegna si appartiene.

Di più, ove non venissero a ristabilirsi le nostre relazioni diplomatiche coll'Austria, io troverei opportuno, anzi indispensabile, che avessimo un rappresentante a Francoforte, il quale potesse coltivare amichevoli relazioni colle potenze secondarie della Germania, e tenere il Governo informato di tutto quello che riflette la politica di quei paesi. Penso che la Camera si convincerà facilmente, come nelle circostanze in cui ci troviamo, questa missione possa riuscire profittevole al nostro paese.

Diffatti, o signori, noi non abbiamo missione compiuta in Germania se non a Berlino; e quantunque questa sia coperta da uno zelantissimo e molto abile diplomatico, egli è tuttavia impossibile che da Berlino si coltivino relazioni con potenze che hanno non poca influenza in Germania, e che da Berlino ci si tenga informati e della politica della Dieta Germanica, e di quella delle potenze secondarie.

Io quindi mi tengo in dovere di pregare la Camera di voler accrescere questa categoria della somma di lire 100 mila, portandola così alla somma di 829,500 lire.

**PRESIDENTE.** La parola spetta all'onorevole relatore.

**DAZZANI, relatore.** Io non posso parlare a nome della Giunta, perchè questa non venne consultata sopra l'attuale chiesto aumento, avvegnachè, quando si presentò la relazione alla Camera, non era ancora decisa la gravissima questione della pace, essendo in quel tempo appena incominciate le conferenze di Parigi, le quali diedero luogo a tale importante risultato, e sia ancora perchè solo in questo momento il signor ministro venne a farne domanda alla Camera.

Ma debbo pur dichiarare che io ho piena fiducia, che, se venisse la Giunta consultata a tale riguardo, essa aderirebbe in massima ad una simile proposta di aumento, imperocchè egli è certo che, dopo una gloriosa guerra, il paese dev'essere lieto di ristabilire le sue relazioni onorevolmente con un potente Governo quale è il Governo moscovita, il quale è un

nostro antico alleato, e che in molte circostanze si dimostrò a noi favorevole. Arroge inoltre che avendo testè il Parlamento dato un solenne voto di fiducia al Ministero nella politica patriottica e generosa che esso rappresentò alle conferenze di Parigi, ed avendolo anzi incitato a proseguire nella medesima, io credo conveniente che anche nella presente circostanza la Camera dia questo voto mediante l'adozione della somma dal Ministero chiesta in conferma del voto di fiducia già dato a tale riguardo. Laonde io credo che senza fallo la Commissione non disdirebbe questa mia opinione. Solo io penso che sarebbe conveniente che la suddetta somma venisse stanziata in una categoria od almeno in un articolo apposito.

Nelle precedenti discussioni del bilancio dell'estero, soventi volte la Camera ha sollevato gravi discussioni sopra diverse legazioni, facendo diminuzione per alcune, altre annullando, per altre facendo aumenti di stipendio.

Negli ultimi due anni però la Camera in presenza a quella agitazione politica in cui si trovò l'Europa, in presenza alle gravi questioni diplomatiche e militari da cui era agitato il nostro continente, essa amò meglio di stabilire una somma generale senza particolarizzarla in un modo obbligatorio ad alcuna legazione più che non ad un'altra, lasciando in tal guisa da una parte maggiore libertà d'azione al Ministero, dall'altra parte restringendo d'assai la somma da stanziarsi: nell'avvenire però io credo che si deve portare dalla Camera un nuovo speciale studio sopra l'importante servizio di cui è oggetto la presente categoria. Conseguentemente io non vorrei che, ammettendosi la somma ora richiesta dal Ministero per l'esercizio del 1857 coi motivi adottati per tale domanda dall'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, coll'inglobarla colla somma pei due ultimi anni votata venisse ad essere pregiudicato quell'esame profondo che dovrà fare la Camera nel bilancio del 1858 sopra le singole parti di questo sì utile ramo di servizio, sia dal lato finanziario che dal lato del personale e della carriera diplomatica.

E dico dal lato finanziario, perchè credo che molte importanti osservazioni si possono presentare a tale riguardo; infatti, mentre da una parte si può, ed a ragione, adottare il principio di stabilire una legazione, per esempio, a Francoforte, per l'altra si potrebbe esaminare se altre legazioni non si potrebbero abolire, come sarebbe quella del Belgio.

Riguardo poi al personale, io dichiaro francamente che a molti pare esservi alcun che da osservare a tale proposito, per cui invito il signor ministro ad esaminare attentamente l'intero attuale personale delle legazioni; so che vi sono in esso molti distinti personaggi, so che vi sono in esso uomini d'ingegno sinceramente affezionati alle nostre libere istituzioni; ma so pure che in alcune circostanze non tutti corrisposero a quanto il paese attendeva da loro.

Perciò è di tutta importanza che il Ministero porti su quello che ho ora esposto la più scrupolosa attenzione, ed io a questo proposito ho intera fiducia nel personaggio che dirige attualmente questo dicastero, il quale, spero, recherà ai più presto rimedio a tale lamentato inconveniente.

Io credo poi che si debba esaminare pure la questione della carriera diplomatica; vi sono due sistemi in presenza: alcuni credono che la carriera diplomatica debba farsi solo da uomini che entrano in essa dall'età giovanile e che ne hanno percorsi tutti i gradi; altri opinano che nei posti più eminenti di essa debbano generalmente essere chiamati personaggi politici, personaggi che abbiano l'intera fiducia del Governo che regge il paese, senza che ciò loro dia diritto ad una carriera; e in detto caso si dovesse stabilire che il grado superiore di

carriera diplomatica fosse quello d'incaricato d'affari, e che gli altri eminenti gradi non fossero che posizioni temporarie; onde eziandio sotto questo lato la questione è talmente grave, che non converrebbe pregiudicarla con un voto dato all'improvviso in questa circostanza senza un preventivo maturo esame. Pertanto, a mio credere, noi non possiamo esplicitamente ammettere la proposta del nuovo personale diplomatico chiesto dal signor ministro, ma è necessario che stabiliamo che resti ferma la somma votata nell'anno scorso, e nello stesso tempo si aggiunga nella medesima categoria un altro articolo per le lire cento mila chieste, da applicarsi dal Ministero pel 1857 nel modo che crederà più conveniente nell'interesse del servizio delle legazioni; in questa guisa, mentre chiediamo al signor ministro un intero voto di fiducia nelle attuali gravi circostanze politiche, lasciamo intatta la questione per il bilancio 1858, ed in tale circostanza la Camera potrà a suo bell'agio portare un severo esame su questo sì importante ramo di pubblico servizio, in correlazione ai diversi punti di vista da me sopra accennati

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. Non ho difficoltà di accogliere la proposta del deputato Daziani; si potrebbe fare in quella categoria un nuovo articolo intitolato: *Per il personale di nuove legazioni*, lire 100,000.

Io poi, non per intavolare una discussione, ma per informare la Camera di un fatto che giova sempre più a dimostrare il conto che si fa del nostro paese in Europa, e che forse farà nascere nello spirito dell'onorevole Daziani un dubbio sulla opportunità di sopprimere la legazione del Belgio, dirò come oggi stesso ho ricevuto l'annuncio ufficiale che il Governo dei Paesi Bassi ha deciso di separare la missione di Torino da quella di Roma, e di stabilire una legazione speciale in Torino. Quindi avremo a Torino un ministro del Belgio, e uno dei Paesi Bassi, mentre finora noi ne accreditiamo un solo per entrambi gli Stati.

**PRESIDENTE**. Pongo ai voti la categoria ottava nella somma di lire 529,500, coll'intelligenza che lire 100,000, che si aggiungono, siano iscritte in un articolo a parte, per l'uso anzi accennato.

(È approvata.)

(Sono indi approvate le seguenti:)

Categoria 9. *Personale dei Consolati*, lire 286,100.

Categoria 10. *Dragomanni e guardie*, lire 25,000.

Categoria 11. *Spese di primo stabilimento*, lire 33,000.

Categoria 12. *Viaggi di agenti diplomatici e consolari*, lire 14,000.

Categoria 13. *Spese di corrispondenza degli agenti diplomatici e consolari*, lire 55,000.

Categoria 14. *Sovvenzioni a chiese cattoliche*, lire 5000.

Categoria 15. *Sovvenzioni ad ospedali*, lire 10,000.

Categoria 16. *Filto dei palazzi delle legazioni in Parigi ed in Costantinopoli*, lire 52,000.

*Cancelleria ecclesiastica in Roma*. — Categoria 17. *Spese di cancelleria*, lire 5000.

*Ministero, legazioni e Consolati*. — Categoria 18. *Assegnamenti di aspettativa e provvisorii*, portata dal Ministero in lire 4100, e ridotta dalla Commissione a lire 900.

**DAZIANI**, relatore. Rispetto a questa categoria, in una nota datami dal Ministero dopo la pubblicazione della relazione, esso aderì alla proposta che fa la Commissione, di togliere dall'aspettativa un ufficiale consolare, a cui darà un'altra destinazione; ma nello stesso tempo egli ha posto in aspettativa un applicato di prima classe del Ministero, e per questo motivo domanda di portare la categoria a lire 1233 33

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 33 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.



La dépense pour cette route a été évaluée à 160,000 fr.; un appel a été fait aux communes intéressées; la souscription a produit 50,000 fr.; toutes les communes ont contracté des emprunts pour cet objet; Rumilly a emprunté 30,000 fr.

M. le ministre des travaux publics, reconnaissant toute l'importance de cette route qui sera la plus courte entre Annecy et Seyssel, a bien voulu accorder un subside de 5500 francs. Le Conseil divisionnaire, en 1853, en a voté un de 6580 fr.

Une portion de la route a déjà été donnée en adjudication pour une somme de 67,000 fr. Ces travaux sont à la veille d'être terminés; mais les communes consortiales sont dans l'impossibilité de faire continuer les travaux pour mettre cette route en état de viabilité; la position financière de la division ne lui permet pas de plus grands sacrifices, puisque pour 1856 elle n'a pu allouer que le faible subside de 1000 fr.

Si le Gouvernement ne vient pas au secours de cette entreprise pour conduire à bonne fin une route qui est l'unique espoir de Rumilly, nous verrons cet important travail rester inachevé et la partie la plus riche de la Savoie devenir la plus pauvre.

Les plaintes et la fâcheuse position de Rumilly ne sont pas une chose nouvelle pour la Chambre; mais elle s'aggrave encore en ne pouvant profiter en rien des lignes qui sont établies par la loi qui nous est soumise. En 1851, l'honorable M. Chapperon, alors député de ce collège, présenta un projet de loi pour le rétablissement de la province de Rumilly, supprimée en 1818.

Ce projet fut discuté dans les bureaux; ils eurent à reconnaître que la vallée de Rumilly se trouvait dans une position qui méritait toute l'attention du Gouvernement; la Commission fit son rapport à la Chambre, et voici les paroles que prononça dans la séance du 3 mai l'honorable M. Galvagno, alors ministre de l'intérieur :

« Che vi sia alcun che da fare nell'interesse della città di Rumilly, già risulta dagli incumbenti praticati, specialmente dalle deliberazioni del Consiglio divisionale di Chambéry, che il Governo certamente si crede in dovere di prendere in seria considerazione. »

Puis la Chambre adopta l'ordre du jour proposé par la Commission, ainsi conçu :

« La Camera invitando il Ministero a studiare e presentare a miglior tempo un progetto che concilii il voto e gli interessi di Rumilly con quelli del pubblico servizio e delle vicine località, rigetta la proposta dell'onorevole Chapperon e passa all'ordine del giorno. »

Depuis lors, messieurs, le Ministère n'a rien étudié, rien proposé pour améliorer le sort de Rumilly, qui est devenu de jour en jour plus déplorable. Je vous parle ici d'un état de choses connu de tous mes collègues de la Savoie.

Nous avons l'espoir que la ligne du chemin de fer d'Aix à Annecy et Genève passerait par Rumilly, lorsque la loi actuelle est venue le détruire. L'honorable rapporteur de la Commission, qui connaît les lieux, pourra vous dire que ce tracé présente peu de difficultés, qu'il se trouve toujours en plaine et qu'un embranchement sur Seyssel serait facile, puisqu'on y établit une route qui suit toujours la rivière. Il y a déjà, du reste, des études faites sur ces tracés par les ingénieurs de M. Henfrey, qui n'avaient point songé à se diriger sur Annecy par Alby, où les difficultés sont si grandes pour passer le Chéran.

Je me résume donc en priant instamment le Ministère de s'occuper de la ligne par Rumilly si, comme nous l'espérons, l'avenir nous réserve une prolongation du chemin de fer d'Aix à Annecy et Genève.

Je prierai monsieur le ministre des travaux publics de vouloir bien continuer sa bienveillante protection et son appui aux travaux de la route que nous avons entrepris par le val de Fier et que nous sommes dans l'impossibilité de continuer avec nos seules ressources.

**PRESIDENTE.** Il deputato Costa di Beauregard ha facoltà di parlare.

**COSTA DI BEAUREGARD.** Je viens, messieurs, fixer un instant l'attention de la Chambre sur un point de la plus haute importance, je veux parler de la nécessité de faciliter au plus tôt, par un tracé direct, les communications de Gènes et de Turin avec la ville de Lyon.

Vous le savez, messieurs, des considérations d'intérêt général ont modifié le projet de 1853. La direction de Culoz s'est montrée comme la plus courte, conséquemment la meilleure pour compléter la grande artère qui doit mettre l'Italie en communication directe avec la capitale de la France. Jetez les yeux sur la carte, et vous verrez à l'occident le vaste réseau des chemins de fer de l'Allemagne se concentrant sur Bâle d'abord, déboucher par la Franche-Comté sur la grande ligne européenne. Cette ligne qui doit recevoir tous les produits de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la Belgique, de la France et de l'Italie, traversera dans sa plus grande étendue le territoire des Etats Sardes en leur assurant tout le transit de Gènes à la Manche, et je dirai de la mer des Indes aux rivages de l'Atlantique. Une barrière formidable se dresse encore, il est vrai, au centre de ce gigantesque parcours, c'est la barrière des Alpes; mais le Piémont bientôt aura la gloire de l'abaisser, et c'est alors qu'il tiendra véritablement entre ses mains la clef de l'Italie.

L'utilité de la jonction par Culoz du chemin de fer *Victor-Emmanuel* à celui de Mâcon, ne saurait donc être contestée s'appuyant sur des considérations si puissantes; mais ces considérations ne doivent pas nous faire perdre de vue des intérêts non moins réels. Je n'ai pas besoin de rappeler à la Chambre que le projet de 1853, énergiquement soutenu par le Ministère, faisait ressortir comme première considération la nécessité d'établir une communication directe entre Gènes, Turin et Lyon, ce centre principal des relations commerciales de notre pays avec la France, et je suis convaincu que le Gouvernement en abandonnant momentanément le tracé direct de Chambéry à Lyon pour suivre la ligne de Culoz, a cru devoir, avant tout, pourvoir à l'intérêt général. Mais quant à la société Laffitte qui a provoqué cette substitution, son mobile, messieurs, est beaucoup moins noble, car elle a sacrifié les plus chers intérêts de la Savoie aux siens propres et à ceux de la compagnie de Genève en correspectif de la fusion qu'elle opérerait avec elle. Permettez-moi, messieurs, pour justifier cette accusation, de vous lire un extrait du compte rendu par la direction de la société Bartholony à l'assemblée de ses actionnaires tout récemment convoqués.

« Le Conseil d'administration est parvenu, presque en même temps, à conclure avec la compagnie sarde du chemin de fer *Victor-Emmanuel* une alliance qui met à couvert les intérêts de notre trafic sur une direction très-importante, celle de Paris à Turin par le Mont-Cenis. Dans l'état actuel des choses, l'origine du chemin de fer *Victor-Emmanuel* est à Aix-les-Bains. Il existe donc entre Culoz, où notre tracé vient toucher la rive du Rhône en face d'Aix, et le chemin *Victor-Emmanuel*, une lacune d'environ 20 kilomètres. De plus, la compagnie sarde avait la concession d'un embranchement d'Aix-les-Bains à Genève par Annecy, qui pouvait devenir pour nous le principe d'une concurrence plus ou moins dangereuse. Il s'agissait de faire disparaître la lacune de Culoz

à Aix-les-Bains, et d'obtenir la renonciation de la compagnie sarde à l'exécution de l'embranchement d'Aix-les-Bains à Genève. Les négociations entamées à ce sujet ont complètement réussi. Une convention, intervenue à la date du 8 décembre 1855 (Annexe n° 5), porte que les compagnies de Lyon à Genève et *Victor-Emmanuel* s'engagent à demander à leurs Gouvernements respectifs la concession de Culoz au Rhône, d'une part, et du Rhône à Aix-les-Bains, d'autre part. Le pont sur le Rhône sera exécuté à frais communs. Une Commission est instituée d'avance pour préparer un traité d'exploitation commune entre Culoz et Aix-les-Bains. Enfin, il est dit que le traité actuel est considéré par les parties comme le premier pas vers des relations plus intimes entre les deux compagnies. »

Ces faits sont assez clairs, et c'est la perspective de ces relations intimes qui a déterminé la société Laffitte à solliciter du Gouvernement la concession du privilège de préférence, afin d'interdire à jamais toute concurrence possible sur les terres de Savoie à la compagnie de l'Ain dont elle devenait l'associée.

La Chambre a rempli un devoir impérieux en demandant la suppression de ce privilège par l'organe de la Commission, et le Gouvernement en l'abolissant a fait un acte de justice; mais j'aurais voulu que l'abolition absolue de cette préférence eût été nettement formulée pour toutes les directions.

L'abandon de la ligne de Chambéry à Genève par Annecy est donc malheureusement pour l'instant un fait accompli; mais une circonstance heureuse se présente, qui peut, avec de nouvelles espérances, apporter un adoucissement à cette pénible déception. Je viens demander avec instance au Gouvernement de vouloir bien en profiter.

Une société considérable et par son influence et par les ressources matérielles dont elle peut disposer, la société dite de *Saint-Rambert*, vient d'obtenir du Gouvernement français la concession d'une voie ferrée tendant de Lyon à Grenoble. Je crois savoir que cette compagnie a proposé à monsieur le président du Conseil des ministres, pendant son séjour à Paris, de pousser son tracé par la vallée de l'Ainan jusqu'au point le plus rapproché possible de la frontière de Savoie, demandant en même temps que le Gouvernement sarde voulût s'entendre avec elle pour diriger un embranchement de Chambéry sur sa ligne en perçant le mont de l'Épine. Les difficultés opposées par le Génie militaire français au chemin de fer par Saint-Genix n'étant point soulevées contre la nouvelle direction, monsieur le comte de Cavour semble avoir accueilli avec faveur les ouvertures de la compagnie *Saint-Rambert*, et déjà les plans et devis de ce tracé, étudiés et fournis par la société française, ont été présentés à monsieur le ministre des travaux publics.

Le rapport de la Commission et l'amendement qu'elle a introduit dans la rédaction de l'article 6, témoignent que le Ministère a pris cet important projet en sérieuse considération; mais il importe de conclure au plus tôt les négociations commencées. Je n'entrerai point, messieurs, dans le développement des considérations qui prouvent toute l'importance de cette ligne, ses avantages relatifs sur la direction de Saint-Genix, et la possibilité facile de son exécution; il suffit d'exprimer qu'elle est d'un intérêt vital pour le Piémont, pour la Savoie et pour le commerce de Lyon. Au reste, messieurs, personne n'a mieux compris et mieux défendu l'importance de cette ligne, la convenance de l'obtenir en même temps que l'on accordait celle de Culoz, que monsieur le ministre des travaux publics; personne n'a exprimé avec plus

de dignité et d'énergie l'obligation que le vote du Parlement en 1855 imposait au Ministère.

Qu'il me permette de lui rappeler le passage suivant des instructions qu'il adressait le 14 mai 1855 (il y a un an à cette époque) au marquis de Villamarina, ministre de Sardaigne à Paris, lui prescrivant de mettre tout en œuvre pour faire cesser l'opposition du Gouvernement français à l'embranchement de Saint-Genix :

« Il Governo non può aderire alla esclusiva congiunzione a Culoz e rinunciare deliberatamente a quella di Saint-Genix. Ciò sarebbe mettersi in aperta contraddizione con quanto si è sostenuto sinora dinanzi al Parlamento e in faccia a tutto il paese, deludere la confidenza fatta sorgere nella Savoia, e mancare allo scopo principalissimo di dare alla grande linea internazionale fra la Francia e l'Italia, la direzione più utile e più reclamata dagli interessi reciproci del commercio dei due paesi. »

D'après des paroles si explicites, des intentions si positivement exprimées, j'ai la confiance que monsieur le ministre profitera avec empressement des ouvertures qui lui sont faites et qu'il dotera les Etats Sardes d'une ligne dont l'importance est par lui si bien sentie. Je prie donc instamment le Ministère de vouloir bien, dès aujourd'hui, donner à tous les intérêts qui le réclament l'assurance positive, qu'à l'ouverture de la Session prochaine un projet de loi sera présenté pour assurer l'immédiate exécution de l'embranchement de Chambéry à Donnard ou tout autre point désigné de la ligne française concédée à la compagnie *Saint-Rambert*.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

Farò qualche osservazione su quanto ha detto l'onorevole deputato di Rumilly, e che servirà anche di risposta al signor marchese Costa. Osserverò essenzialmente che, quando si desidera di estendere in un paese una rete di strade ferrate, non bisogna esigere che queste si eseguiscano tutte ad un tratto ed in ogni direzione, perchè, se si vuole soddisfare i desiderii anche giusti di tutte le popolazioni, assai difficilmente si riuscirà a concretarle ed a condurle ad effetto.

Il Governo si è trovato nella necessità di promuovere l'esecuzione di quelle linee che avevano la prospettiva di più facilmente trovare chi ne assumesse l'impresa. Questa è certamente la condizione essenziale, e quando questa condizione si applichi a seconda degli interessi del paese, io credo che sia la più sicura norma per riescire nell'intento.

Io dirò dunque al deputato di Rumilly che, se egli desidera una diramazione da Annecy a Culoz toccando Rumilly, egli deve anche anzitutto approvare e desiderare che abbia pieno adempimento la proposizione che oggi dal Governo viene facendosi alla Camera, perchè non è dubbio che quella linea che egli propone avrà prospettiva di trovare più facilmente chi la intraprenda quando sarà fatta la linea per Albertville ed Annecy, e si avrà così una linea continua tra Genova ed Annecy.

Lo stesso dirò del tronco da Annecy diretto a Ginevra; se vi ha mezzo di favorire l'esecuzione di questa linea, quello si è di portare a compimento la strada ferrata da Genova ad Annecy nella direzione più breve. Gli interessi che possono spingere a prolungarla fino a Ginevra saranno certamente maggiori; ma frattanto se si volesse eseguire tutta l'intera linea ad un tratto, non si otterrebbe l'intento.

Si lasci adunque che si eseguisca quella che attualmente è intrapresa, e si vedrà collo sviluppo degli interessi che favoriscono le altre diramazioni, si vedrà, dico, facilitata la prospettiva di trovare una compagnia che ne assuma la costruzione.



Parlando poi più specialmente della congiunzione diretta da Ciamberl a Lione, io non posso che ripetere all'onorevole Di Beauregard che quel paragrafo delle istruzioni date al marchese di Villamarina, da lui citato, esprime esattamente il mio modo di vedere.

Io credo quella linea necessaria, e non solo la credo tale, ma ritengo che verrà tempo, e non lontano, che ne sarà assai ricercata la concessione. D'altronde l'intenzione ferma e costante del Governo di volerla, risulta dalla stessa convenzione sottoposta al giudizio della Camera. Dacchè colla nostra insistenza abbiamo ottenuto dal Governo francese, dapprima restio all'idea di una linea diretta, che, una volta fatta la linea di Culoz, e riconosciuti i bisogni del commercio, avrebbe aderito ad autorizzare la congiunzione di una strada ferrata diretta, che, passando sotto il monte de l'Epine, mettesse da Ciamberl a Lione, ci siamo all'articolo 6 della convenzione riservati espressa facoltà di autorizzare per anticipazione la costruzione di una galleria sotto il monte de l'Epine. Vede dunque l'onorevole preopinante che è deciso intendimento del Governo di favorire questa linea, che essa reputa vantaggiosissima al commercio di tutto lo Stato.

Ricorderò qui ciò che dissi in altra epoca alla Camera, che cioè questa diretta comunicazione è desiderata da lungo tempo, e prima ancora che si trattasse di dotare la Savoia di una rete di strade ferrate.

Il signor marchese Costa non ignora che il municipio e la provincia di Ciamberl, e l'associazione di tutti i comuni della Noalesa avevano proposto, ed anzi avevano determinato di intraprendere, con sussidio del Governo, l'opera principale, che è appunto quella della galleria sotto il monte de l'Epine.

Io non dubito dunque che, se il desiderio di questi corpi morali e la loro buona disposizione a promuovere quest'opera continuerà, come devo supporre da quanto ha esposto il signor marchese sulle persistenti intenzioni di quei corpi morali, io non dubito, dico, che si farà l'opera principale, e che vedremo compiuta, tra non molto, anche quella linea. Ma lo ripeto, se si vuol eseguita una rete estera di strade ferrate, egli è d'uopo avviare con premura l'intraprendimento di quelle linee che offrono la prospettiva di più facile riuscita sia per se stesse, sia per gli interessi delle società che concorrono ad assumerne l'impresa.

**CAVOUR**, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri. A compiere gli schiarimenti dati dal mio collega, mi occorre di far conoscere alla Camera lo stato delle trattative in ordine alla linea diretta da Lione a Ciamberl per Bourgoing, che è la prima città che s'incontra in Francia oltrepassando da quel lato la nostra frontiera.

La Camera ricorderà che a questa linea si opponeva una viva difficoltà diplomatica. Il Governo francese non voleva concederla e per motivi strategici e per motivi economici, imperocchè avendo favorito la costruzione della strada da Lione a Ginevra, pel dipartimento dell'Ain, gli ripugnava di permettere la costruzione di una linea che in certo modo poteva far concorrenza a quella da esso favorita. Vi erano poi difficoltà finanziarie, giacchè questa linea, conveni dirlo, è di esecuzione assai difficile e costosa.

Rispetto alle prime difficoltà, cioè alle politiche, queste vennero tolte, se non in modo legale, col fatto però, concedendo a quella società alla quale accennava l'onorevole deputato Costa, la compagnia di *Saint-Rambert*, una linea diretta da Lione a Grenoble passando dal dipartimento dell'Isère, la quale si avvicina talmente al confine nostro da non esserne più separata che di pochissimi chilometri. Non so dire precisamente se sia fissata alla distanza di tre o quattro o due

chilometri, ma si avvicinerà entro limiti non maggiori di quattro e non minori di due. Quindi si può dire che la questione è risolta di fatto, ed il Ministero francese la considera come tale. Ma rimane tuttora la difficoltà economica. La strada fra Ciamberl ed il punto qualunque ove dovrà congiungersi alla linea francese, è molto difficile; vi è a superare una catena di montagne che divide il bacino del lago di Bourget dal bacino del lago di Aiguebellettes: superata poi questa catena di monti, vi sono ancora altre difficoltà per raggiungere la linea francese. Quindi la spesa è di molta considerazione, e sarebbe, allo stato attuale delle cose, quasi impossibile trovare una compagnia che volesse assumere quest'impresa senza una sovvenzione molto considerevole. Ma per buona sorte per noi la compagnia di *Saint-Rambert*, cioè quella che esercisce la linea da Lione a Grenoble, ha un grandissimo interesse alla costruzione di questa linea per due motivi: il primo perchè stabilisce una comunicazione diretta tra Lione e Ciamberl, colla quale utilizza tutta quella parte della sua linea che si trova fra Lione ed il confine savoiardo; e poi perchè questa compagnia non solo ha avuto la concessione della linea da Grenoble a Lione, ma altresì di quella da Valenza a Grenoble.

Ora questa linea verrebbe a raggiungere quella diretta da Lione e Ciamberl, e servirebbe quindi il tronco che si costruirebbe tra Lione ed il confine francese, alle transazioni fra Valenza e la Savoia; queste non si effettuerebbero più sul tronco di Grenoble, ma troverebbero un vantaggio sopra questa nuova linea: quindi questo tratto fra il confine francese e Ciamberl si troverebbe servire ad un tempo ed alle comunicazioni fra Lione, Ciamberl e l'Italia, ed a quelle fra Valenza, o per dir meglio, fra Marsiglia, Valenza, Ciamberl e la Svizzera.

Questo tronco ha dunque una grandissima importanza: vi sono, per così dire, due confluenti che vengono a riunirsi per accrescere il torrente degli affari che dà vita a queste linee.

Quindi è probabile che si addivenga ad un'intelligenza colla compagnia di *Saint-Rambert*, onde eseguisca questo tratto a condizioni ragionevoli.

La compagnia di *Saint-Rambert* è talmente convinta dell'importanza di questo tronco, che ha sollecitato ed ottenuto la facoltà di procedere ad alcuni studi sopra di esso: essa ha consegnato al Ministero queste carte, e vi ha unite proposte, le quali, a dir vero, nella forma con cui furono presentate, non sarebbero accettabili, poichè imporrebbero un onere troppo grave alle finanze; ma, come esordio ed avviamento di negoziazioni, si possono prendere in considerazione.

Dirò poi che la soluzione di questo problema, che presenta questa linea, verrebbe singolarmente resa più facile ove si venisse a trovare il modo di superare l'ostacolo del passaggio del Moncenisio, giacchè è evidente per tutti, che, reso facile questo tragitto, si migliorerebbe di molto la condizione stessa di questo tronco, poichè accrescerebbe il traffico fra Lione e l'Italia. Quindi è probabile che, se noi possiamo arrivare a trovar modo di sciogliere questo gravissimo problema, il secondo non presenterà più gravi difficoltà.

In ogni modo, l'onorevole Costa de Beauregard può essere certo che il Ministero continuerà le pratiche già intraprese colla compagnia di *Saint-Rambert* ed anche colla compagnia *Vittorio Emanuele*; giacchè qui debbo dire alla Camera che questa società non fece alcuna opposizione a che il Governo si riservasse piena facoltà di trattare colla compagnia *Saint-Rambert*; perchè la compagnia *Vittorio Emanuele* capiva essere, non solo utile, ma indispensabile il concorso di questa società, che è proprietaria del tronco che corre sul territorio francese, per mandar ad effetto quest'unione, che è d'una im-

mena importanza anche per la compagnia *Vittorio Emanuele*; giacchè, se da un lato può farle concorrenza rispetto alle comunicazioni tra Chambéry e Lione, accrescerà infinitamente il traffico per ciò che riguarda le comunicazioni locali fra Lione ed i paesi oltre Chambéry, ed aumenterà molto il traffico a ragione dell'importanza del movimento notevolissimo che deve verificarsi tra Marsiglia e la Svizzera. Se il Governo ha creduto indispensabile d'imporre l'obbligo alla compagnia *Vittorio Emanuele* di rinunciare alla preferenza rispetto al tratto diretto, non ha considerato che fosse d'eguale importanza l'obbligarla a rinunciare pel tratto da Annecy a Ginevra; e ne dirò il motivo. In quanto alla linea diretta, si poteva temere che la compagnia *Vittorio Emanuele*, per un falso calcolo, temendo appunto di questa concorrenza rispetto alle comunicazioni fra Chambéry e Lione, volesse procrastinare la costruzione del tronco diretto; sarebbe stato, è vero, un cattivo calcolo, ma tuttavia in favore del medesimo non mancavano argomenti; invece che pel tronco fra Annecy e Ginevra la compagnia ha tutto l'interesse che questo tronco si eseguisca; sarebbe troppo lieta se un'altra compagnia si presentasse per fare il tronco tra Annecy e Ginevra. Questo nuovo tronco migliorerebbe immensamente le condizioni di tutti gli altri ad essa appartenenti, e quindi non possiamo avere il minimo timore che la compagnia *Vittorio Emanuele* frapponga un incaglio qualunque alla costruzione del tronco tra Annecy e Ginevra. Credo persino che sarebbe disposta a concorrere con una somma di danaro, perchè questo tronco, lo ripeto, favorirebbe molto quello che sta costruendo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole deputato Costa de Beauregard ha facoltà di parlare.

**COSTA DI BEAUREGARD.** Je remercie M. le président du Conseil des explications qu'il a bien voulu donner; c'étaient précisément celles que je voulais voir soumises au jugement de la Chambre; mais je crois qu'il n'y aurait pas eu d'inconvénient à ce que M. le ministre voulut étendre un peu plus loin ses concessions en prenant l'engagement de présenter au Parlement, dans la Session prochaine, ainsi que j'ai eu l'honneur de le demander, le projet de loi qui doit assurer l'exécution de l'embranchement de Chambéry à la ligne française de Lyon à Grenoble.

Je crois, du reste, que le Gouvernement ne pourrait trouver une société présentant les avantages qu'offre la compagnie *Saint-Rambert*, que d'ailleurs il ne peut s'en présenter d'autres, et que c'est nécessairement avec elle qu'il devra traiter.

De plus, d'après les considérations qu'a très-bien fait valoir M. le président du Conseil, il est vraisemblable que lorsque la compagnie *Saint-Rambert* aura pénétré en Savoie par le tunnel du mont de l'Épine, elle pourrait peut-être avoir intérêt à contribuer à la construction du tronçon d'Annecy à Genève.

Par conséquent, c'est avec elle surtout qu'il importe de s'entendre, et je ne vois pas quelle peut être la difficulté qui s'oppose à ce que M. le ministre nous promette dès à présent que dans la Session prochaine un projet de traité avec la compagnie *Saint-Rambert* puisse être présenté, s'il est reconnu utile et possible.

Dans la réponse qu'il m'a faite, M. le ministre des travaux publics semble croire que je fais opposition au tracé de Culoz. J'ai prouvé, ce me semble, le contraire en en faisant ressortir tous les avantages. Il prétend que j'élève des exigences en voulant que l'on mette immédiatement la main au tronçon de l'Épine; je n'ai rien dit de semblable; j'ai demandé que cet embranchement fût assuré à la Savoie par un projet de loi à

présenter seulement dans la Session prochaine, et j'insiste sur cette demande parce que je crois que le tracé direct de Chambéry à Lyon est de la plus haute importance et d'un intérêt général.

**CAVOUR, presidente del Consiglio, ministro delle finanze e degli esteri.** Osservo all'onorevole De Beauregard che è impossibile l'assumere quest'obbligo; non sarebbe nemmeno politico.

Noi abbiamo a trattare colla compagnia di *Saint-Rambert*, ed è a notarsi che, se essa venisse ad opporsi a questa congiunzione, e non volesse discendere ad accordi con noi, difficilmente si potrebbe questa eseguire, poichè, arrivati sul confine francese, non si vorrebbe nè da noi fare una strada parallela a quella di *Saint-Rambert*, nè per parte del Governo francese ciò sarebbe acconsentito.

Noi siamo dunque a fronte di una compagnia colla quale dobbiamo trattare. Mi pare che, come ho detto, essendoci noi posti in relazione personale diretta cogli amministratori del *Saint-Rambert*, possa ciò far sicuro l'onorevole Costa che il Ministero non tralascierà nulla per arrivare a quello che egli desiderava, cioè che nella Sessione ventura sia formulato un progetto di legge, il quale somministri al Governo i mezzi di condurre ad effetto quest'opera di grandissima utilità.

**PRESIDENTE.** Se nessuno domanda la parola, interrogherò la Camera se intenda chiudere la discussione generale.

(La discussione generale è chiusa.)

Avendo testè interrogata la Camera se intendeva che si desse lettura degli articoli della convenzione, ed essendosi essa pronunziata in senso contrario, passeremo alla discussione degli articoli di legge; debbo però avvertire che la Commissione, d'accordo col signor ministro, li ha formulati in altro modo.

**MENABREA, relatore.** Il me semble qu'avant de discuter le projet de loi, il serait bien que la Chambre entendit la lecture de la convention, car, afin qu'elle puisse voter la loi, avec connaissance de cause, elle doit d'abord approuver les articles de la convention.

**PRESIDENTE.** Osservo all'onorevole relatore che già due volte la Camera si è espressa nel senso che non si dovesse dar lettura di questa convenzione.

*Voci.* Si legga, se si dimanda.

**PRESIDENTE.** Consulterò la Camera se vuole che si dia lettura della convenzione.

(La Camera delibera affermativamente.)

(Si dà lettura di quattro articoli della convenzione e del seguente:)

« Art. 5. La compagnia, renonçant à la faculté que lui laissait l'article 9 de la convention 27 avril 1854 de poursuivre la construction de toutes les lignes comprises dans sa concession primitive, ou d'y renoncer, est dès à présent dégagée de toute obligation de construire la ligne d'Annecy à la frontière suisse, et celle d'Aix à Annecy.

« Le Gouvernement se réserve en conséquence la faculté de traiter avec d'autres compagnies ou entrepreneurs la concession des lignes susdites. »

L'onorevole deputato Guillet ha facoltà di parlare.

**GUILLET.** Avant d'affranchir la compagnie du chemin *Victor-Emmanuel* de l'obligation qu'elle a prise de construire la ligne d'Annecy à la frontière suisse et celle d'Aix à Annecy, la Chambre voudra sans doute connaître si le Gouvernement a la confiance que ces deux lignes seront construites par une autre société. Sans une confiance bien justifiée sur ce point, l'abandon proposé par l'article 5 de la nouvelle convention, serait, je le crains, une imprudence et un dommage

considerabile causé non-seulement à la Savoie, mais à l'Etat tout entier.

La ligne d'Annecy à la frontiera suisse, se reliant à l'embranchement d'Ayton à Annecy par Albertville, est située sur le parcours de la voie la plus facile et la plus courte entre Gènes, le Piémont et Genève; c'est la grande voie que devra suivre le commerce de l'Angleterre, de la Belgique et d'une partie de la Suisse et de la France avec l'Italie; c'est la seule voie directe qui permette au commerce anglais, belge et genevois de se faire avec l'Italie sans emprunter le territoire français. La ligne d'Annecy à Genève, qui est sur ce vaste parcours, ne peut donc à aucun prix être abandonnée. On propose de délier la compagnie Victor-Emmanuel de son engagement. La Chambre ne peut pas, ne doit pas y consentir sans provoquer au moins un arrangement, si elle n'obtient pas aujourd'hui une assurance que l'obligation prise par cette société sera remplie par une autre, dans un avenir peu éloigné.

La ligne d'Aix à Annecy a également une fort grande importance qu'il est impossible de méconnaître.

La ligne d'Aix à Annecy, c'est la communication facile et directe entre Chambéry et Annecy, entre le midi et le nord de la Savoie, c'est le lien entre des provinces qui sont faites pour s'entre-aider et qui sont déjà unies par une vieille affection; c'est aussi une voie directe entre Annecy, qui est un centre manufacturier très-important, et les contrées industrielles qui l'entourent, avec Lyon et Saint-Etienne, dont le bassin houillier fournit en abondance un combustible dont les fabriques font une grande consommation.

Ces considérations détermineront, je l'espère, la Chambre à attendre des explications sur ce qu'il est permis d'espérer touchant la jonction, par une voie ferrée, d'Annecy avec Aix, avec la France et avec la Suisse.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

Confesso che non mi aspettava che il deputato di Annecy venisse a muover dubbio sull'opportunità di accettare questo articolo senza inserirvi condizioni, cui lascio al sano criterio di tutta la Camera, e particolarmente a quello dei deputati savoirdi, se il Governo possa aderire.

Dico che mi sorprende di vederlo muovere dubbio sull'approvazione pura e semplice di quest'articolo, inquantochè la città di Annecy è stata di tutta la Savoia quella che ha accettato con più dichiarato favore questo progetto di legge: e mi pare che abbia ciò fatto con giusto e vero sentimento del suo interesse e col miglior criterio. Imperocchè non credo che nessuno possa avere dubbio che il più sicuro modo di promuovere il tronco da Annecy a Ginevra, come ho già detto, è di far la linea che dalla valle dell'Arc, dipartendosi dal ponte di Ayton, va direttamente per Albertville ad Annecy.

Quando una volta, lo ripeto ancora, avremo una linea così breve per andare da Genova e da Torino fino ad Annecy, è evidente quanto sarà cresciuto l'interesse di far la prolungazione fino ai confini dello Stato verso la Svizzera. Ma altro è far tutti gli sforzi per rendere probabile l'esecuzione di una strada ferrata, altro è pretendere che fin da questo momento noi dobbiamo assumere, senz'altro, l'impegno di farla eseguire. Se non promettiamo recisamente l'esecuzione immediata del tronco da Annecy a Ginevra, abbiamo però preparato il suo avvenire.

L'onorevole deputato d'Annecy intende bene che per dare un'assicurazione si richiedono molte condizioni; si esige prima di tutto che sia pronto chi voglia assumere tale opera. Lo ripeto ancora, tutto quello che possiamo noi fare attualmente,

si è di disporre le cose in modo che la riuscita di questa linea sia facilitata; e non so cosa di più si possa per ora pretendere.

Non mi resta dunque che a pregare l'onorevole deputato di Annecy a persuadersi che per agire nell'interesse della sua città, ciò che egli può far di meglio è di votare per la legge e favorire la convenzione colla società Laffitte.

**GUILLET.** Je n'ai point fait, ni voulu faire d'opposition au projet de loi; mais j'ai conçu quelques inquiétudes à l'occasion de l'article 3, et j'ai demandé des explications. J'avoue que je ne suis point encore rassuré sur les conséquences de l'abandon fait par cet article. Que mettra-t-on à la place? C'est ce que j'aurais vivement désiré savoir, et la Chambre, j'en suis convaincu, partagera cette sollicitude, qui sera également sentie au dehors.

Monsieur le ministre des travaux publics a manifesté sa surprise de ce qu'il a appelé, je crois, mon opposition, comme si je n'avais nullement compris les intérêts du collège que j'ai l'honneur de représenter; et il a cité la pétition du Conseil municipal d'Annecy.

Je pourrai d'abord m'étonner à mon tour de cette nouvelle doctrine, quand il s'agit surtout d'un grand intérêt général; j'aime mieux dire que je suis convaincu que l'arrondissement électoral d'Annecy ne se verrait pas frustré sans émotion de l'espérance d'avoir une voie ferrée qui devait le mettre en communication directe avec Chambéry et avec Genève, avec la France et avec la Suisse. La pétition, dont monsieur le ministre a parlé, me paraît exprimer un vœu qui ne diffère pas du mien; pour le prouver je donnerai lecture du dernier paragraphe, qui est ainsi conçu:

« Le Conseil arrête de prier la Chambre des députés de donner sa sanction à la susdite convention du 11 février 1856, tout en manifestant le vœu que la Chambre veuille bien, d'un commun accord avec le Gouvernement et la compagnie, introduire dans le projet de loi des modifications qui abrègent le délai de cinq ans accordé à la compagnie pour l'exécution de la section entre Albertville et Annecy, et qui soient de nature à donner aux provinces de la division d'Annecy et à cette ville, la certitude de pouvoir, dans l'avenir le plus prochain, communiquer directement par un voie ferrée avec la Suisse et avec la France. »

Des communications dans l'avenir le plus prochain avec Aix, avec la France et avec la Suisse, voilà aussi ce que je désire; et avant de provoquer de nouvelles tentatives dans ce but j'ai dû demander des explications afin de savoir si cela est nécessaire.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** L'assicurazione che i cittadini di Annecy chieggono, non può essere intesa che nei termini che possono conciliarsi coll'approvazione della legge che è proposta, e che hanno fatto voti perchè sia adottata.

Dire: vogliamo la legge, ma vogliamo mutare la convenzione a sancire la quale la legge è intesa, sarebbe un'aperta contraddizione.

Questa legge promuove il prolungamento desiderato, e l'intenzione del Governo è di favorirlo nel modo più esplicito e più sicuro; e per ora ciò è quanto si può fare.

**PRESIDENTE.** Si continuerà la lettura della convenzione. (Sono letti gli articoli 6, 7, 8 e 9, quindi il seguente:)

« Art. 10. Le terme fixé à l'article 1<sup>er</sup> de la convention du 27 avril pour l'accomplissement total de la section d'Aix à Saint-Jean reste invariable.

« Il est accordé à la compagnie le délai de trois ans et demi révolu à partir de l'approbation législative de la présente concession pour construire et mettre en état d'exploitation sur

toute leur étendue les tronçons d'Aix à Culoz, et de St-Jean de Maurienne à Modane.

« Quant à l'embranchement d'Annecy, le même délai de trois ans et demi est fixé pour l'achèvement du premier tronçon jusqu'à Albertville; pour le tronçon suivant jusqu'à Annecy, le délai est fixé à cinq ans à partir de l'approbation législative de la présente concession.

« Toutefois si le prolongement du chemin de fer d'Annecy à Genève venait à être effectué, soit par le Gouvernement, soit par une compagnie concessionnaire, avant l'expiration dudit terme de 5 ans, la compagnie du chemin de fer *Victor-Emmanuel* serait obligée de terminer le tronçon d'Albertville à Annecy et de le mettre en exploitation en même temps que celui d'Annecy à Genève. »

**BIANCHI.** Se non ho male inteso, una delle deliberazioni del Consiglio provinciale di Annecy, nelle conclusioni della quale concorre anche, se non erro, il Consiglio di Albertville, tendeva ad ottenere dal Ministero che questo spazio di cinque anni fosse abbreviato, o che almeno, ove non avesse potuto ciò conseguire, fossero date spiegazioni in proposito per la costruzione di questo tronco da Albertville ad Annecy. Parmi che l'onorevole Guillet chiedeva ora se non era possibile di portarlo a tre anni e mezzo, come per gli altri tronchi ed io mi associo a lui nella domanda e nell'istanza, invocando intanto qualche schiarimento rassicurante, perchè mi pare che questo tempo sia soverchiamente lungo.

**RENABREA, relatore.** A l'occasione de cet article, je suis obligé de faire connaître à la Chambre que quelques pétitions relatives à la durée des travaux à exécuter pour le tronc d'Albertville à Annecy, ont été adressées par les communes d'Annecy-le-Vieux, de Thorens et d'Albertville; au fond, ces différentes communes approuvent le projet de loi présenté par le Ministère, mais elles ont insisté d'une manière spéciale pour que le délai de cinq ans fixé pour l'exécution du tronçon dont il s'agit, soit réduit à trois ans et demi. Je dois déclarer que la Commission s'est occupée de cette question, et qu'elle aurait désiré que le même délai, qui était fixé pour l'exécution des autres tronçons, eût été fixé pour celui d'Albertville à Annecy. Toutefois, messieurs, elle n'a pu obtenir que cette condition fût acceptée.

Voici le motif pour lequel la compagnie ne pouvait, pour le moment, prendre cet engagement, quoique du reste il soit très-probable qu'avant le terme fixé par la convention, ce tronçon soit achevé. Il est bon de savoir que la ligne d'Albertville à Annecy sera assez dispendieuse, car il y a une galerie à pratiquer du côté de Duing. Et je pense qu'il ne faudra pas moins de six millions environ pour l'exécution de ce tronçon.

Tant que le prolongement du chemin de fer vers Genève ne sera pas fait, ce tronc n'aura qu'un petit mouvement de voyageurs et de marchandises; il ne fera que difficilement ses frais.

Or, comme les fonds, qui sont destinés pour la construction de ce tronc, doivent être demandés aux actionnaires, il est clair qu'il convient à la compagnie, de retarder autant que possible la construction dont il s'agit, car elle ne peut s'attendre à retirer de l'exploitation de cette ligne les mêmes avantages que sur les autres.

Voilà un motif par lequel la compagnie justifie sa persistance à demander un délai plus long pour la ligne d'Albertville à Annecy.

Toutefois, il y a lieu d'espérer que cette partie du chemin de fer sera achevée avant 5 ans; car je crois que la compagnie pourra terminer le tronc de Chambéry à Culoz avant les 3 ans et demi stipulés par la convention.

Pareillement celui d'Ayton à Albertville sera fait plus promptement, car de tous les troncs proposés, ce sera celui-ci qui aura le plus de mouvement, et qui peut compter sur un plus grand produit.

Quand cette ligne sera achevée, ce qui aura lieu, je pense, dans deux ans, deux ans et demi, il est probable que la compagnie mettra la main à la construction de son prolongement sur Annecy.

J'espère que la Chambre tiendra compte de la position qu'avait la Commission vis-à-vis de la société.

Comme il s'agit ici d'un contrat bilatéral, chacune des parties de son côté cherche naturellement à favoriser autant que possible ses propres intérêts.

Certainement cette convention ne remplit pas complètement le désir de tout le monde, et moi-même qui la défends aujourd'hui, je me trouve dans une position fort singulière.

La première fois qu'on a présenté à la Chambre le projet de loi sur le chemin de fer de la Savoie, j'ai eu entr'autres adversaires l'honorable M. Valerio, qui demandait précisément le tracé que nous discutons actuellement. Pour moi, je ne repoussais pas le tronçon d'Ayton à Albertville; mais je disais qu'il était plus convenable de faire d'abord l'embranchement de Chambéry à Annecy, et d'Annecy à Genève, pour avoir immédiatement les communications ouvertes avec la Suisse.

Mais depuis cette époque de nouveaux faits sont survenus. Il faut faire de nécessité vertu: et c'est pourquoi je crois devoir, dans l'intérêt de mon pays, adopter le projet du Gouvernement.

Quant à imposer à la société des conditions, qu'elle considère comme trop onéreuses, je crois que c'est une chose excessivement difficile.

La Commission a fait tout ce qu'elle a pu; elle a envoyé à M. le président du Conseil, alors à Paris, une série de demandes ayant pour but que tous les désirs des différents membres de la Chambre, qui avaient eu occasion de s'occuper de ce chemin de fer, fussent exaucés. Elle n'a pu obtenir que la suppression des privilèges sur les lignes principales, et même elle croit avoir beaucoup obtenu.

Car, ainsi l'on rend possible l'exécution de ces lignes qui aurait été très-problématique: la Commission n'a pas pu obtenir davantage. Si les honorables messieurs Valerio et Bianchi sont plus heureux que nous, si M. le ministre veut prendre l'engagement de faire réduire au-dessous de 5 ans l'exécution du tronçon d'Albertville à Annecy, nous serons les premiers à applaudir à leur succès; mais nous ne croyons pas que la compagnie consente à se désister sur ce point.

**VALERIO.** Mi proverò, se potrò, persuadere l'onorevole ministro a dare questo consenso, semprechè egli sia a ciò autorizzato dalla compagnia.

Ha detto benissimo l'onorevole signor relatore che qui non siamo perfettamente liberi di fare quello che vogliamo, poichè la parte contraente vuol essere preliminarmente ascoltata. Ora comincio per istabilire che, se a cagione di quest'articolo dovesse rimanere lungamente in sospenso la votazione della legge e la sua sorte avesse a correre il minimo pericolo, mi acconcerei alla condizione rigorosa di vedere questo tronco tanto desiderato farsi in cinque anni invece di tre. Ma a dire il vero, non intendo perchè la compagnia non desideri essa stessa, e nemmeno come non debba desiderare di far questo tronco più presto, dal momento che ora (quel che non si voleva tre anni sono) si determina di far questa linea, che in quell'epoca io dichiarava necessaria, utilissima agli interessi della Savoia, utilissima agli interessi del commercio italiano, perchè porrà la Svizzera in contatto con Genova molto più

rapido di quello che l'avrebbe posta la linea votata tre anni or sono.

Io non veggo, perchè la compagnia non debba essa medesima desiderare di vedere eseguito presto questo tronco, perchè dalla pronta esecuzione del medesimo ne deriverebbero due grandi vantaggi per essa; in primo luogo perchè il contatto del commercio di Annecy con quello di Genova e con tutta la linea intermediaria farebbe aumentare di molto il prodotto della strada; secondariamente perchè quando questo tronco e questa intiera linea sia eseguita, la certezza di aver presto il desideratissimo tronco da Annecy a Ginevra diviene molto maggiore. Egli è evidente che, se la linea che deve alimentare il congiungimento d'Annecy con Ginevra è fatta, questa linea si eseguirà più presto; che se invece la linea da Ginevra ad Annecy viene, e trova Annecy senza un punto di continuazione, il desiderio di fare questa parte della strada sarà meno intenso. Se il signor ministro mi dice che egli sia autorizzato ad aggiungere questa condizione nel capitolato, io la propongo; del resto, come ho già detto, non voglio far ritardare una legge di cui desidero pronto il compimento, certo come sono che la compagnia medesima farà essa stessa per proprio interesse ciò che noi avremmo dovuto o almeno voluto imporle. Non pongo adunque a questo fatto una grandissima importanza; mi pareva che gli interessi di questo tronco dovessero chiamare la sollecitudine del Governo e della Commissione, e veggo che non mi sono ingannato, perchè Governo e Commissione se ne sono preoccupati; non pongo, ripeto, questa come una condizione *sine qua non*, perchè, come ho già detto, sono certissimo che è nell'interesse medesimo della compagnia di fare questo tronco al più presto, mentre mi par cosa manifesta che dalla pronta esecuzione di questo tronco sarà grandemente facilitata l'esecuzione dell'altro maggiormente desiderato da tutti, quello da Annecy a Ginevra.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Le osservazioni del deputato Valerio sono giuste e ragionevoli, ed ho l'onore di assicurarlo che, non solo dopo che si è formolata la convenzione, ma sino dalla prima proposta che mi venne fatta dal signor Laffitte, in cui era indicata l'epoca nella quale avrebbe ultimata la costruzione dei vari tronchi, io cercai di abbreviare il lungo periodo chiesto pella linea da Ayton ad Aiguebelle. Malgrado ogni mia insistenza presso la società per deciderla a limitare la durata dei lavori di questo tronco, non vi riuscii pella ragione esposta dall'onorevole Menabrea, che cioè la società non poteva nel periodo di tre anni e mezzo assumersi il carico di eseguire i tre separati tronchi, senza fare troppo frequenti appelli di fondi agli azionisti con grave scapito della società, qualora massime l'esercizio del primo tronco da San Giovanni di Moriana ad Aix non somministrasse adeguato prodotto in sui primordii.

La società osservava che se avesse dovuto accelerare questo tronco, le sarebbe stato necessario, per tutelare gl'interessi dei suoi azionisti, di indugiare invece l'esecuzione degli altri tronchi. Ora ben vede l'onorevole Valerio quanto ciò sarebbe pregiudizievole agli interessi generali dello Stato ed a quelli della Savoia, motivo per cui dopo molti dibattimenti dovetti accontentarmi della dichiarazione fatta dalla società di spingere con tutto l'impegno i lavori degli altri tronchi onde porci in misura di aprirli all'esercizio, migliorando così le condizioni economiche della società in guisa da poter chiamare con maggior sollecitudine e con successo i fondi occorrenti senza aggravio degli azionisti.

Io poi ho confidenza che, se le provincie di Savoia interessate così vivamente all'esecuzione del tronco da Annecy al confine ginevrino si disporranno a favorirla con sussidi mate-

riali e non con soli desiderii, si troverà facilmente una società nazionale od estera che ne assumerà l'esecuzione: e stia pur certa la Camera che la società Laffitte ne sarà contentissima. Essa, domandando la preferenza a condizioni eguali, non ha avuto altro scopo che di vedere se le condizioni fossero così vantaggiose, che le convenisse assumerla essa stessa, ma non dubito punto che, ove una società intraprendesse questa linea da Annecy al confine ginevrino, lungi da essere contrariata dalla società Laffitte, ne sarebbe anzi favorita per le ragioni addotte già dal presidente del Consiglio dei ministri.

Io dunque credo che per ora bisogna contentarci d'iniziare questa linea, ed accingersi poscia a promuoverne con tutti i mezzi la continuazione, che non mancherà certamente a fronte della prospettiva dei vantaggi immensi che essa presenta.

**MENABREA, relatore.** Tout autant que l'honorable député Valerio, je tiens à ce que le tronçon d'Albertville à Annecy soit exécuté aussi promptement que possible, non-seulement dans l'intérêt des localités, que cette ligne est appelée à desservir, mais encore, surtout parce qu'elle doit être l'avant-courreur du prolongement du chemin de fer d'Annecy sur Genève.

Toutefois, messieurs, si l'on veut faire en sorte que ce prolongement d'Annecy sur Genève s'exécute, il y a une autre grande question à résoudre; c'est celle du passage des Alpes. Le jour où l'on aura déclaré que ce passage est exécutable dans des limites de temps et de dépense qui ne soient pas au-dessus de ce que peut faire le Gouvernement, de ce jour là, l'honorable monsieur Valerio peut être persuadé que, non-seulement le tronçon d'Albertville à Annecy se ferait, mais encore que son prolongement d'Annecy à Genève serait également exécuté. Mais, comme je l'ai déjà dit, il faut auparavant qu'on résolve le problème du passage des Alpes, et j'espère que dans cette question vitale qui n'intéresse pas seulement la Savoie, mais bien plus encore Gênes, le Piémont et toute l'Italie, nous serons, monsieur Valerio et moi, d'un parfait accord.

Du reste, messieurs, j'espère que le moment où l'on pourra résoudre ce problème et mettre la main à l'œuvre, n'est pas éloigné, et si mes informations ne sont pas erronnées, je dirai même que des ingénieurs de notre pays et de la plus haute distinction, ont profondément étudié la question et qu'ils ont rédigé un projet, qui doit être présenté au Ministère, si même déjà il ne l'a pas été.

J'espère que nous entendrons M. le ministre venir bientôt déclarer que cette question, qui tient les esprits en suspens sur l'avenir de notre pays, a reçu une solution complète.

C'est pourquoi je désirerais que M. le ministre voulût bien donner quelques explications à cet égard, et rassurer non-seulement la Savoie, mais le pays tout entier sur les probabilités du passage des Alpes. Car, je l'avoue, si la question du passage des Alpes ne vient pas à être résolue, je ne comprendrais pas, comment, sous le point de vue économique, l'on aurait pu se lancer dans des dépenses aussi considérables que celles qu'exigera le réseau du chemin de fer de la Savoie.

J'espère que M. le ministre des travaux publics voudra bien se rendre au désir que j'ai exprimé, et j'espère même voir surgir dans la Chambre quelqu'un de mes collègues qui pourra nous en dire beaucoup plus à cet égard que je ne le saurais moi-même.

**GUILLET.** Je ne puis qu'insister sur les observations des honorables députés Bianchi et Valerio, et pour justifier mon insistance, je me fonderai sur le traité fait avec la compagnie du chemin Victor-Emmanuel.

Le délai de cinq ans accordé à cette compagnie par l'arti-



cle 10 pour exécuter l'embranchement d'Annecy par Albertville est trop long, si l'on considère la brièveté du parcours et la facilité de l'exécution dans une vallée dont le fond est une plaine continue. Le terme de trois ans et demi, qui a été accordé par le même article pour construire et mettre en état d'exploitation, sur toute leur étendue, les tronçons d'Aix à Culoz, et de St-Jean de-Maurienne à Modane, est plus que suffisant pour construire et achever l'embranchement tout entier à partir de la ligne principale jusqu'à Annecy.

Cette abréviation de terme ne sera pas même de nature à gêner la compagnie, si elle a des intentions plus fermes et mieux arrêtées qu'en 1853, comme je le souhaite et comme son intérêt évident me le fait espérer. Au reste, la compagnie a pris l'engagement de faire son embranchement en moins de cinq années, si le prolongement du chemin de fer d'Annecy à Genève venait à être effectué, soit par le Gouvernement, soit par une compagnie concessionnaire, avant l'expiration de ce terme de cinq ans. Elle peut donc, sans être entravée dans son œuvre, prendre le même engagement en toute hypothèse.

**VALERIO.** Io ammiro davvero la desterità dell'onorevole Menabrea.

Tre anni or sono, o signori, io vi diceva: prima di intraprendere la strada ferrata della Savoia, si sciogla l'arduo problema del Moncenisio; s'intantochè non avrete ciò fatto, voi spenderete molti milioni e non ne ritrarrete quel vantaggio che aspettate, perchè la strada ferrata della Savoia, tagliata in mezzo da quella grandissima montagna, non potrà mai divenire produttiva. Per contro, con facondia e dottrina l'onorevole Menabrea sosteneva allora che era necessario cominciare a por mano alla ferrovia, e poi vincere le difficoltà che presenta il Moncenisio. Ora, mentre io domando che si eseguisca più presto il tronco da Albertville a Annecy, onde aver la certezza che si faccia quello da Annecy a Ginevra, l'onorevole Menabrea mi dice: vinciamo dapprima il Moncenisio, dopo di ciò il tronco, a cui accenna il deputato Valerio, sarà assicurato, perchè allora soltanto diverrà ferace di profitti: se, in quella vece noi non vinciamo prima il Moncenisio, tal tronco sarà interamente improduttivo.

Ma, Dio buono! Se io, tre anni or sono, sosteneva che innanzitutto era mestieri dar opera a superare le difficoltà che offre il passaggio del Moncenisio, s'immagini l'onorevole Menabrea se non sono disposto ora a dargli a tal fine il mio debole appoggio! Io faccio caldi voti, perchè la scienza dell'ingegnere, la quale novera così preclari cultori nel nostro paese, possa fornirci presto i mezzi per ottenere questo rilevante risultato, il quale, a parer mio, deve essere la vittoria preliminare per la buona riuscita della strada da Albertville a Ginevra.

Ad ogni modo io credo che, poichè noi abbiamo impegnato il credito dello Stato in questa grande strada ferrata della Savoia, ci sarà giocoforza fare più tardi quello che dovevamo eseguire assai prima: ed io penso che il Governò compierà il suo debito, ogniqualvolta, venendogli offerto un mezzo sicuro, accertato dalla scienza, di poter vincere il Moncenisio, lo sottoporrà al Parlamento, acciò al più presto possibile si possa raggiungere quest'intento che è nei voti del paese. Io unisco a questo riguardo sinceramente, cordialmente il mio voto a quello dell'onorevole Menabrea, e lo unisco (mi permetta che glielo dica) più cordialmente di quello che egli unisse ad un medesimo intento i suoi ai miei voti, tre anni or sono.

**PALEOCAPA, ministro dei lavori pubblici.** Domando la parola.

All'invito che mi è stato fatto, di dichiarare se io sia in

condizione di presentare fra breve alla Camera un progetto formale e definitivo per il passaggio del Moncenisio, risponderò che questo progetto io l'ho ricevuto pochi giorni sono, ma che trattasi di un'opera di troppo grande importanza, perchè io possa sin d'ora pronunziare un giudizio decisivo sul suo merito. Io mi riservo di esplorare l'avviso del Consiglio speciale delle strade ferrate; intanto però debbo dire che, a mio parere, questo progetto è il solo, di quanti ne furono presentati sinora, che abbia tutti i caratteri di pratica attuazione che si possono desiderare.

Dacchè ho l'onore di essere al Ministero dei lavori pubblici, tanti sono i progetti che ho ricevuti di nuovi sistemi per salire a grandi altezze, per vincere le enormi difficoltà che presentano le catene delle montagne, che, per verità, io non saprei numerarli. Ma questi progetti non erano per lo più che esposizioni di principii, di idee astratte, che non reggono all'esame ed al calcolo; sono elucubrazioni scientifiche, ma estranee al dominio dei fatti.

Il lavoro invece che mi venne testè presentato da tre dei nostri più distinti ingegneri pel passaggio definitivo delle Alpi, mi parve, da un rapido esame fattone, non solo suscettivo di pratica applicazione, ma il più atto, se non il solo, a superare con successo tutte le difficoltà.

L'onorevole deputato Valerio deplora che non si sia adottato il suo consiglio di anticipare l'esecuzione di quest'opera; ma mi permetta di osservargli che per anticiparla si richiedevano i mezzi, non solo pecuniari, ma anche quelli che fornisce l'arte, cioè un ben studiato e formulato progetto tecnico.

Questo ora esiste, ed io credo che col ritardo nulla abbiamo perduto, giacchè stanno a base di questo pregevole lavoro due essenzialissime condizioni che non eransi finqui neanche sperate. La prima di queste è l'applicazione d'una macchina semplicissima per operare con tutta facilità e prontezza il traforo materiale delle rocce; la seconda è una nuovissima applicazione di una forza motrice della macchina e suscettiva di più utili risultamenti. Entrambe queste due invenzioni, da lunga pezza studiate, non raggiunsero che da poco quel grado di perfezione, quel carattere pratico che io desidero in simili scoperte.

Dunque, se ritardo vi fu, ciò che non posso ammettere, questo sarebbe ad usura compensato dalla prontezza e sollecitudine con cui potrà allestirsi, intraprendersi e compiersi il traforo delle Alpi, secondo il progetto testè concretato dai nostri ingegneri; di modo che, anche tenuti a calcolo gli anni che si credono perduti, io spero che coi mezzi che ci fornisce attualmente la scienza, cogli spedienti che presentano queste nuove invenzioni, arriveremo al termine assai più presto di quanto avremmo potuto lusingarci se avessimo cominciato i lavori tre o quattro anni prima, colle sole risorse che allora si avevano.

Questo lo dico a conforto di tutti, sia di quelli che lamentano non siasi anticipato la costruzione del passaggio attraverso il Moncenisio prima d'intraprendere la rete di strade ferrate, come di quelli che hanno creduto che la costruzione di questa dovesse preceder l'apertura del passo delle Alpi.

A mio avviso noi avremo guadagnato molto, premettendo l'esecuzione della rete, poichè, mentre ne godremo intanto i vantaggi, essa ci agevolerà grandemente l'eseguimento di quell'opera capitale, che ha tanta influenza sull'avvenire del nostro paese, ed alla quale devono essere intenti tutti i nostri sforzi a vantaggio morale e materiale della Savoia non solo, ma del Piemonte e di Genova.

**SCHNEIDER.** Les expressions que la Commission a insérées dans le rapport qui précède la loi en faisant allusion à



des moyens qui auraient été imaginés pour faciliter les travaux du passage des Alpes, les explications que l'honorable ministre des travaux publics vient de donner, et je dirai même l'intérêt que la plupart de nos collègues ont témoigné pour l'avancement des machines auxquelles on a fait allusion, me forcent, pour ainsi dire, à expliquer moi-même l'état où se trouve présentement la question. (*Segni di attenzione*)

Monsieur le rapporteur vient de mettre le doigt sur la plaie; il a tranché le nœud gordien des chemins de fer de Savoie. Ces chemins de fer ont subi des péripéties nombreuses depuis qu'il en a été question jusqu'à ce jour; péripéties qui ont fait naître des espérances chez les uns, les ont tuées chez les autres, qui ont excité des désirs partout, et qui, en définitive, satisferont les gens qui raisonneront la question, mais ne contenteront pas cette partie du pays qui se trouve privée de l'espérance qu'il avait d'abord conçue sur le programme primitif du Ministère; et comme l'a très-bien dit M. le rapporteur de la Commission, ces modifications successives ont été le fruit naturel de la complexité de l'importance générale du projet, et surtout elles ont été une conséquence forcée de l'incertitude où l'on a été, et où l'on est encore, sur la possibilité de traverser les Alpes d'une manière prompte et économique.

Cette dernière question a pesé non-seulement sur les chemins de fer de Savoie, mais sur les chemins de fer de Piémont, sur les chemins de fer de l'Italie, et sur les chemins de fer de France, et elle y pèse encore.

Voilà pourquoi la société *Victor-Emmanuel*, qui avait entrepris ces travaux avec grand courage, mais peut-être pas avec toutes les connaissances des localités nécessaires pour fixer un capital suffisant, s'est trouvée forcée de demander des modifications à ses premières concessions; modifications que rendait nécessaires d'un autre côté l'état d'incertitude politique que l'Europe vient de traverser.

La société étant d'un côté obligée de restreindre ses premiers projets, au moins momentanément, le Ministère de l'autre est entraîné à faire des concessions, à accorder des facilités, pour ne pas entraver la construction du réseau savoyard; ce qui arriverait s'il mettait la société, comme on dit, au pied du mur. Mais il en serait bien autrement si la question des Alpes était résolue; non-seulement le réseau se complèterait, mais encore tous les autres embranchements découleraient comme des conséquences naturelles. Or, si par des moyens prompts et efficaces, on pouvait établir, à travers le Mont-Cenis, un passage dans des conditions de pentes et de courbes aussi bonnes que celles que l'on rencontre dans le passage des Apennins, le but tant désiré serait atteint.

Aujourd'hui, messieurs, l'industrie et le commerce ont pris un tel développement, qu'ils embrassent dans leur sphère d'activité l'univers entier. Les puissants et rapides moyens de communication qui se sont développés depuis quarante ans ont non-seulement rapproché les divers États d'un même continent, mais ils ont, pour ainsi dire, supprimé les distances entre les continents eux-mêmes, et ce n'est pas un rêve l'espoir que l'on nourrit de relier un jour tout le continent indien avec l'Europe, à ce point que l'on mettra moins de temps pour aller de Londres à Calcutta, que l'on en mettait, il n'y a pas un siècle, à aller de Paris à Madrid. Dans ce mouvement universel des esprits et des choses, la concurrence ne se porte plus uniquement sur le commerce international limitrophe; on trace hardiment de grandes lignes qui vont d'un pôle à l'autre, on assigne d'avance les grandes artères par où circuleront les richesses du monde, et les regards se portent avec envie sur les villes, les ports que la nature a placés sur leur passage.

Voilà pourquoi, nous en particulier, nous suivons avec la plus grande anxiété les phases que subit ce gigantesque projet de la canalisation de l'Isthme de Suez, et voilà pourquoi encore nous ne devons rien négliger de tout ce qui pourra amener dans notre port de Gênes et sur notre territoire, le transit des Indes et d'une partie de l'Orient. Vous voyez maintenant quelle est l'importance de la traversée des Alpes. Mais cette traversée, pour assurer l'accomplissement de nos vœux doit se faire dans des conditions telles qu'elle permette une heureuse concurrence avec les autres directions que peut prendre le commerce.

Ces conditions consistent à obtenir une rapidité de marche suffisante, une sécurité complète et une certaine modération de tarifs.

Or je dis que nous aurions obtenu tous ces résultats si nous pouvions construire à travers le Mont-Cenis une ligne pareille à celle que nous exploitons actuellement à travers les Giovi. La ligne des Giovi et de la Scrivia renferme la plus grande somme de difficultés vaincues que j'aie rencontrée sur aucun chemin de fer. Je dirai en passant que je n'en connais aucun où le génie des anciens ingénieurs romains se soit reproduit avec plus de science et de grandeur.

L'exploitation faite par l'Etat est aussi une des plus heureuses, et je dirai, des plus hardies que je connaisse. C'est donc avec intention que je dis que nous devons au Mont-Cenis nous tenir dans des conditions aussi bonnes qu'aux Giovi, car ce sera pour nous un avantage immense, que celui d'avoir déjà dans notre propre pays un exemple qui sera comme une base infaillible, une source d'enseignements pratiques d'un prix inextimable. Je ne dis pas qu'il n'existe ailleurs des pentes même plus rapides.

Ainsi on vous dira qu'en Amérique il y a des plans inclinés où l'on monte jusqu'au dix pour cent. Mais demandez avec quelle sécurité on descend, et avec quelle vitesse on monte. Les réponses viendront vous faire comprendre que ce système serait inapplicable au Mont-Cenis comme aux Giovi, c'est-à-dire, inapplicable dans toutes localités où la vitesse et la sûreté des transports sont des questions vitales.

Notre point de départ doit donc être celui-ci: rendre le Mont-Cenis aussi praticable à la locomotion que le passage des Giovi.

Dans l'état actuel de locomotion, si l'on disait que l'on peut passer le Mont-Cenis avec des locomotives à feu, comme on passe les Giovi, non-seulement les ingénieurs du Piémont, mais les praticiens de tous les pays diraient: allez en avant! Car tous comprennent que, quand on a une ligne qui prend sa naissance à Ancône et qui finit à Calais, ce n'est pas une petite interruption, comme celle qui existe, parce qu'il y aura des difficultés de pentes à vaincre, qui puisse arrêter un Gouvernement, ni même une société. Aussi, poser la question dans ces termes, c'est la résoudre, et nous voici conduits en face du problème technique.

C'est ce problème que tout le monde a cherché à résoudre depuis qu'on a parié du chemin de fer de Savoie. On a vu les ingénieurs s'en aller du Mont-Cenis au Luckmanier, comme des âmes en peine pour chercher par où l'on pouvait faire passer une locomotive; un passage naturel qui offrit des pentes suffisamment bonnes et qui n'exigeât pas des dépenses immenses pour le rendre praticable aux locomotives. On a exploré le Mont-Cenis, on a exploré le Luckmanier, le Simplon, le St-Gothard, enfin tous les points des Alpes, où une lueur d'espérance paraissait briller.

Une foule de projets ont été produits et dernièrement encore le public a entendu retentir la bruyante annonce d'un

chemin de fer à travers le Simplon. Dans ce moment, une Commission gouvernementale s'occupe du passage des Alpes. Reconnaissons qu'à part l'intérêt qui s'attache naturellement aux grandes entreprises, où la nature met au défi les forces intellectuelles et physiques de l'homme, ce n'est pas sans une certaine disposition à la concurrence que l'on voit les Gouvernements et les sociétés aller frapper à la porte de tant de montagnes, quand il a été reconnu que le Mont-Cenis est celle qui offre à la fois et le moins d'obstacles et la meilleure direction ; et cette disposition doit nous faire sérieusement réfléchir, ou plutôt nous faire mettre la main à l'œuvre ; car, nous ne déconcerterons nos compétiteurs qu'en agissant résolument et en mettant la main à la pioche et le feu à la mine.

Favorisés comme nous le sommes par la nature, quand nous aurons commencé notre œuvre, ne craignons pas qu'on nous en ravisse le fruit ; car quel que soit le désir de nos concurrents de dévier le transit vers d'autres régions, ils n'échapperont jamais à cette conclusion que la condition essentielle d'un chemin de fer est d'être facilement et sûrement exploitable : voilà ce qu'il ne faut pas oublier. S'il ne s'agissait que d'un passage quelconque, certes le problème ne serait pas difficile : la mécanique est assez riche pour ne pas reculer même devant la verticale ; mais si on veut la mettre d'accord avec les sages principes de l'économie, avec les lois de l'industrie et du progrès utile, il faut alors la faire descendre du possible absolu dans le possible réel, pratique, profitable.

Or, ce possible, pour nous est au Mont-Cenis et au point indiqué dès 1839 par un de nos compatriotes, dont je me plais à rappeler le nom, par monsieur Médail, mort depuis quelques années. Ce point est entre Bardonnèche et Modane.

Depuis que ce passage a été indiqué, tous les chercheurs sont venus y tomber, comme à leur centre naturel.

Le Gouvernement en 1845 ou 1846 a fait étudier cette question par M. Mauss et Rombault, et ils sont tombés d'accord pour établir le tunnel là précisément où l'avait indiqué monsieur Médail.

A part ceux qui ont fait des tracés pour passer au-dessus, tous se sont arrêtés à ce point.

Monsieur le ministre avait chargé de visiter le Mont-Cenis trois de mes amis. Ce sont trois ingénieurs connus au Piémont et par leurs travaux et par leur science. Ils ont parcouru les Alpes, comme leurs prédécesseurs, et comme eux, il sont venu tomber à Bardonnèche ; de sorte que la conclusion de leur voyage et de leur travail a été que le meilleur moyen était de passer de Bardonnèche à Modane, en pratiquant une trouée.

La percée c'est le problème réduit à son essence ; le problème à résoudre : comme l'a dit monsieur le ministre, on avait proposé divers moyens pour rendre plus rapide cette immense opération qui, en dernière analyse, n'est qu'une question de temps. Je ne veux pas la juger ; mais les études, les expériences qui ont été faites, les discussions qui s'en sont suivies, paraissent avoir complètement refroidi les espérances que l'on avait conçues.

Au point cependant où en était restée la question, il y avait de puissantes raisons de l'étudier de nouveau et davantage.

Nous avons donc suivi l'exemple de nos prédécesseurs et nous nous sommes mis, mes amis et moi, à chercher d'autres moyens d'utiliser les forces naturelles, qui descendent les montagnes sous la forme de torrents.

A ce sujet, je vous rappellerai que vous avez déjà voté une loi, qui a pour objet de faire des études dans ce sens.

Nous vous ferons assister prochainement à des épreuves, probablement cet été. Il y a déjà longtemps que l'on attend,

et il nous tarde de vous faire connaître le résultat de nos travaux.

Nous avons ensuite étudié la manière d'appliquer la force naturelle au travail du forage. La force est aux deux têtes du tunnel ; c'est donc comme une Providence qui l'a placée aux deux versants des Alpes, comme pour faire que la nature se vaine d'elle-même. (*Bene!*)

Pendant que nous cherchions, d'autres cherchaient aussi ; car, messieurs, ce n'est pas seulement en Piémont que les ingénieurs s'occupent du Mont-Cenis ; j'en sais à Londres, à Paris, qui lui consacrent bien des veilles ; tant d'autres s'en étaient déjà occupés ; mais tous, généralement, cherchent le moyen d'opérer promptement le forage. On convient aussi, généralement, que ce moyen doit consister à accélérer le percement des mines et faciliter le travail de la poudre et des hommes. Tel est le point de vue sous lequel la question a été envisagée dès longtemps, et je crois que c'est le vrai. Il y a, en effet, dans une poignée de poudre une si énorme quantité de travail, accumulée dans un petit volume, sous un petit poids et pour un prix si bas, qu'il y aurait inconsidération à vouloir s'en priver et à lui préférer d'autres moyens plus brillants qu'efficaces.

La question du forage des trous de mines a été résolue par l'invention d'un outil très-ingénieux et d'une efficacité prodigieuse, d'une construction si simple, reposant sur un principe si puissant, si élastique, d'une maniabilité si commode que lorsqu'on l'a vu travailler une fois, on ne peut s'empêcher de dire : il travaillera toujours et partout, dans toutes les directions et dans toutes les conditions diverses qui peuvent se rencontrer dans l'art du mineur. C'est un outil actuellement travaillant et acquis définitivement à la pratique, et d'une puissance telle qu'il peut donner des trous d'un mètre de profondeur dans le calcaire en un quart d'heure : je parle d'après ce que j'ai vu de mes propres yeux.

Restent deux autres questions à résoudre : appliquer la force motrice à cet outil, et rendre la galerie toujours praticable aux ouvriers, par une ventilation suffisante. Ces deux effets s'obtiendront naturellement en employant l'air atmosphérique comprimé, d'abord comme force motrice appliquée au perforateur, et ensuite comme ventilateur naturel pour chasser le gaz et les fumées. Supposez ces trois questions résolues, c'est-à-dire, supposez un nombre suffisant de perforateurs installés dans la galerie et l'air arrivant en assez grande quantité et à une pression assez forte pour produire le mouvement des outils et renouveler l'atmosphère ambiante, et vous aurez une solution complète du problème.

Mais, me dira-t-on naturellement : en a-t-on fait l'expérience, a-t-on fait de trous de mine contre les parois d'un rocher ? A-t-on fait travailler les machines dans les conditions que vous venez d'indiquer ? Je répondrai franchement : non.

Non, l'on n'a pas fait de tunnel : non, l'on n'a pas fait travailler ensemble les perforateurs et les compresseurs ; mais ils ont travaillé séparément, et des faits irrécusables ont été acquis à la pratique.

J'ai déjà dit que j'ai vu que beaucoup de personnes ont vu travailler le perforateur.

Quant au compresseur, les expériences qui ont eu lieu l'an dernier aux environs de Turin, ont fait passer des considérations de la théorie et de la région des formules dans celles de la pratique, ce résultat industriel, que l'on peut, une chute d'eau étant donnée, la transformer régulièrement, à mesure qu'elle s'écoule, en un certain volume d'air qui présente toute la vertu motrice de la vapeur, sans avoir l'inconvénient de se condenser.

Messieurs, je fatigue peut-être la Chambre de détails techniques (*Non ! non !*) ; mais comme la question est d'une importance vitale et que le rapport et l'honorable rapporteur de la Commission m'ont presque engagé à vous donner une explication, j'ai cru devoir m'étendre sur ce sujet et j'espère m'être exprimé assez clairement pour avoir excité l'intérêt de la Chambre. (*Bene!*)

Quant à nous, je vous dirai que nous avons l'espoir, la conviction qu'avec ces moyens on peut arriver en très-peu de temps, c'est-à-dire 7 ans, à établir une percée entre Suse et Modane dans des conditions telles que le chemin soit aussi bon que celui des Giovi.

Vous dire que nous avons cette confiance ce n'est pas dire beaucoup ; mais c'est vous prouver, quand on se hasarde à le dire en public, que nous l'avons aussi forte qu'il est possible ; et cela ne peut être autrement, à moins que nous ne fermions les yeux à l'évidence. Mais pour l'administration il faut que les faits d'un ensemble plus complet viennent confirmer cette conviction. Or ces faits elle peut les produire quand elle le désirera, il n'y a qu'à vouloir. Les machines sont faites ; l'une est ici, l'autre là, qu'elle les mette ensemble !

Il ne dépend donc que du Ministère et de vous, messieurs, d'accélérer la solution de ces questions préliminaires. Les machines sont faites, il ne s'agit plus que de faire la dépense de les monter ensemble quelque part.

Certes je ne doute pas du désir du Ministère d'arriver à un résultat. Je doute encore moins de son bon vouloir. Mais je joins mes vœux aux vôtres pour qu'il prenne une vigoureuse initiative dans cette affaire du Mont-Cenis.

Quand il aura vu les machines travailler ensemble dans des conditions pratiques ; quand vous les aurez vues, vous-mêmes, messieurs, j'ai la ferme confiance que vous direz comme nous et avec nous : les Alpes sont percées ! (*Segni d'approvazione*)

Voci. A domani!

**MENABREA**, relatore. Je regrette de retenir la Chambre

pour quelques instants encore (*Parlez ! parlez !*) ; mais pour compléter les renseignements que vient de donner l'honorable Sommeiller, je crois qu'il est bien de donner lecture d'un résumé qui contient les résultats principaux du projet soumis au Ministère, suivant le système que vient de développer M. Sommeiller, avec autant d'éloquence que de simplicité.

Voici quels seraient les résultats :

Pour le tronç du chemin de fer de Suse à Modane à travers les Alpes on aurait :

Limites des pentes, de 50 à 35 par mille.

Rayons limites des courbes, 400 mètres.

Longueur de la route de Suse à Modane, 50 kilomètres.

Longueur de la galerie à travers les Alpes 12 kilom. 1/2.

Dépenses de construction 56,070,000 fr.

Frais d'exploitation, y compris l'intérêt du capital de construction, 2,653,480 francs.

Temps du parcours de Suse à Modane, 1 heure, 48 minutes.

Temps nécessaire pour la construction du chemin de fer et de la galerie, 75 mois.

Comme vous le voyez, messieurs, ce tableau était le complément nécessaire des explications qui nous ont été données par M. Sommeiller.

La seduta è levata alle ore 5 1/4.

*Ordine del giorno per la tornata di lunedì :*

1° Seguìto della discussione del progetto di legge per la ferrovia della Savoia.

Discussione dei progetti di legge :

2° Spesa pel monumento al Re Carlo Alberto ;

3° Spesa per il prolungamento del molo nuovo in Genova ;

4° Riordinamento dell'amministrazione superiore della pubblica istruzione.