

Osservo poi specialmente, per respingere l'emendamento della Commissione, che vorrebbe escludere dalla qualità di nazionale il tratto della strada per Casale sulla destra sponda del Po, che la strada sulla sponda sinistra deve traversare, solo nel tratto che trascorre fra Torino e Chivasso, la Dora, la Stura, l'Orco e il Malone, ai tre ultimi dovendo i carreggi pagare un pedaggio che molti cercano evitare passando sulla strada di Casale.

Questi fiumi avendo la loro origine prossima alle Alpi sono talvolta grossissimi d'acque, impetuosi e profondi, e coprono a gran distanza i terreni che sono a lato.

Questo dimostra che il tratto di strada tra Torino e Casale, il quale è compreso nella provincia di Torino, è non meno necessario pel rispetto commerciale, che pel rispetto militare, ed è necessario quanto il rimanente di tutta la strada.

Per conseguenza io credo che questa parte non debba essere trattata diversamente di quello che sarà il rimanente.

Per quanto riguarda il tratto che si estende sino a Casale sotto l'aspetto militare, dirò che, benchè vi sia la nuova fortezza, questo non è che un punto, e non difende che un passaggio al nemico, il quale saprà evitarlo; ma questi ne può trovare moltissimi lungo tutta la sponda del Po per varcare questo fiume; il solo mezzo d'impedire o contrastare efficacemente al nemico il passo del Po si è di poter accorrere in pochissimo tempo là ove quello avrà tentato eseguire un passaggio con artiglieria campale e forza imponente.

Per ottenere questo scopo è necessario avere strade che si prestino ad un rapido movimento delle artiglierie medesime e della cavalleria. E così, specialmente per proteggere il ponte della strada ferrata, gioverà a tal uopo il concorso della fortezza di Casale.

Per questi motivi appoggio l'emendamento Lanza quale egli lo propone.

PRESIDENTE. Tre sono gli emendamenti proposti: uno stato presentato da vari deputati così concepito:

« La strada militare che, partendo da Torino e discorrente alla destra del Po passando per Valenza, tende al confine Piemontino. »

Un altro emendamento, stato formulato dal deputato Lanza, limita la dichiarazione di strada reale alla strada militare da Torino a Casale.

Il terzo è proposto dalla Commissione e dichiara reale la strada da Chivasso a Casale.

Metto ai voti il primo emendamento.

(Fatta prova e controprova è rigettato.)

Metto a partito il secondo emendamento:

« La strada militare che partendo da Torino tende a Casale. »

(Dopo prova e controprova è rigettato.)

Metto ai voti l'emendamento della Commissione:

« La strada militare tra Chivasso e Casale. »

(Non è approvato.)

I deputati Chenal, Louaraz, Rubin, Menabrea, De Viry, De-Sonnaz, Martin, Sommeiller, Despinae, Brunier e Guillet, hanno fatta la proposta seguente, da aggiungersi all'articolo 4:

« 8° La strada provinciale dal ponte di Chamousset sull'Arco, provincia di Moriana, al Vallese per Albertville, Annecy, Bonneville, Thonon e St-Gingolph.

« 9° La strada provinciale di Annecy al confine francese, a Seyssel.

« 10. La strada provinciale che da Chambéry tende direttamente a Parigi passando pel *Mont du Chat*. »

In quest'aggiunta si contengono tre proposizioni diverse, intorno alle quali parmi converrà deliberare separatamente.

Il deputato Despinae ha la parola per sviluppare la prima.

DESPINAE. Messieurs, je comprends qu'après une discussion aussi prolongée, la Chambre désire arriver à une prompté décision sur la loi de la classification des routes. Aussi je ne la fatiguerai pas par des longs développements.

Je me bornerai à lui rappeler que la route dont nous lui demandons le classement, du pont de Chamousset au Vallais, est celle dont la proposition lui fut déjà faite le 12 septembre 1849 et qu'elle jugea alors mériter d'être prise particulièrement en considération; que dès lors cette route a été vivement réclamée chaque année par les deux Conseils divisionnaires d'Annecy et de Chambéry; qu'en 1850 une dépêche ministérielle en a même fait formellement la promesse, comme il résulte du verbal du Conseil divisionnaire d'Annecy du 25 septembre 1850; et que dans cet état de choses, on ne saurait disconvenir qu'il s'agit d'un besoin réel auquel la justice du Parlement ne peut s'empêcher de satisfaire.

Cette route est, en effet, la grande artère destinée non-seulement à relier les provinces de la Savoie, mais encore à les mettre en communication directe, d'une part, avec celles en deça des Alpes, surtout depuis la votation en faveur de la route du Petit Saint-Bernard, qui vient s'y rattacher à Albertville; d'autre part avec le Canton de Vaud et celui du Vallais.

Pour vous le prouver, permettez-moi de vous rappeler un paragraphe de ce qui fut dit à la Chambre le 12 septembre 1849 et qui motiva la prise en considération.

« Cette route est tout à fait indépendante de la route royale qui mène par Chambéry d'une part en France et de l'autre à Genève, et par sa localisation elle est appelée à desservir d'autres intérêts non moins puissants. Elle a été entièrement créée depuis la classification des routes royales, sauf le tronçon de Thonon à St-Gingolph qui faisait partie, pendant l'occupation française, de la route impériale du Simplon. Si cette route eût existé lors de la classification, elle y aurait été comprise; car elle remplit toutes les conditions voulues par la loi; elle a la plus haute importance pour le commerce intérieur, et communique avec l'étranger, soit avec le Vallais et le Canton de Vaud. Elle vient d'en acquérir encore davantage par la dernière loi fédérale sur les péages ou douanes de la Confédération suisse; car cette loi en établissant à Lausanne le chef-lieu du bureau central de toute la ligne-frontière pour les Cantons de Vaud, de Genève, du Vallais et de Neuchâtel assure nécessairement à la route dont nous parlons une grande partie du transit des marchandises venant de la Suisse et de l'Allemagne.

« Son étendue est de 164 kilomètres, et son entretien coûte environ 21,000 francs; en en déchargeant les provinces, on leur permettra de porter les mêmes fonds sur les routes de la montagne, lesquelles jusqu'ici, faute de ressources, n'ont pu être mises en état convenable de viabilité.

« Cette route, messieurs, n'a pas seulement un intérêt pour le commerce, tant avec l'intérieur qu'avec l'étranger; elle y joint à la fois un intérêt militaire et un intérêt politique.

« Traversant toute la partie centrale de la Savoie elle fournit au Gouvernement le moyen le plus sûr et le plus facile de communication pour les troupes et le matériel qu'il peut être dans le cas de transporter aux frontières de la Suisse, frontières que nous avons déjà vues plus d'une fois être choisies de préférence pour les agressions ennemies.

« Elle a encore un intérêt éminentement politique en ce que elle relie avec le reste des Etats les deux provinces du Faucigny et du Chablais que leur position extrême et leurs rela-