

**Zeitschrift:** Annales fribourgeoises

**Herausgeber:** Société d'histoire du canton de Fribourg

**Band:** 42 (1956)

**Artikel:** La Suisse et les origines économiques de la guerre austro-sarde de 1848

**Autor:** Cailler, Claude

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-818213>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# LA SUISSE ET LES ORIGINES ÉCONOMIQUES DE LA GUERRE AUSTRO-SARDE DE 1848

par CLAUDE CAILLER

*Cette étude que j'ai l'honneur et le plaisir de présenter aux abonnés, amis et lecteurs des Annales Fribourgeoises est le fruit de recherches effectuées à l'Archivio di Stato Torino en 1954 et en 1955. Les notes AST Sez. I se rapportent aux dites recherches.*

*J'ai volontairement limité mon sujet, m'étant borné à vous décrire dans les pages qui suivent deux problèmes économiques de grande importance à l'ère carlo-albertine : la question des sels, le problème des chemins de fer. Je me réserve toutefois de reprendre — ici ou ailleurs — une étude de caractère plus politique sur la même période et entre les mêmes partenaires.*

*Le règne de Charles-Albert de Savoie-Carignan, premier roi d'une branche cadette de la Maison de Savoie, s'étend de 1831 à 1849 ; il est donc contemporain, ou presque, du règne de Louis-Philippe en France (1830-1848). Le roi lui-même vint au monde à Turin le 2 octobre 1798, monta sur le trône le 27 avril 1831, abdiqua à Novare le 23 mars 1849 pour s'en aller mourir — exilé volontaire — au Portugal, à Porto plus exactement, le 28 juillet 1849. Fils de Charles-Emmanuel de Savoie-Carignan et de Marie-Christine de Saxe, Charles-Albert fut le père de Victor-Emmanuel II, premier roi d'Italie. La dynastie de Savoie-Carignan a régné sur le Royaume*

*de Sardaigne d'abord, sur le Royaume d'Italie ensuite, entre 1831 et 1946.*

*Dans l'étude qui suit, j'ai employé — indifféremment — les mots Piémont ou Sardaigne pour désigner le royaume de Charles-Albert, Etat qui englobait — à l'époque — le Piémont, la Savoie, la Ligurie, la Vallée d'Aoste, le Comté de Nice et l'île de Sardaigne.*

Le conflit austro-sarde de 1848 marque la première phase militaire du « Risorgimento » italien. Cette guerre a, néanmoins, des origines économiques.

L'antagonisme entre l'Autriche et le Piémont, violent sous le règne de Charles-Albert (1831-1849), existait déjà — à l'état latent — sous le règne de ses prédécesseurs, les rois Victor-Emmanuel I<sup>er</sup> (1800-1821) et Charles-Félix (1821-1831).

L'Autriche n'avait pas été ravie de voir le Royaume de Sardaigne absorber la Ligurie et disposer désormais du port de Gênes très vaste et plus « utile » que celui de Nice, jusque là seul havre continental de quelque importance pour le Piémont. Pourtant, l'Autriche n'était pas à plaindre puisqu'elle annexait à son Empire Venise et toute sa province, autrement plus étendue encore que la Ligurie. Mais le prince de Metternich avait les intérêts économiques et maritimes de Trieste à défendre. Aussi, n'attendit-il pas un instant pour se montrer désagréable à l'égard du petit voisin sarde, et, en particulier, pour prendre de sévères mesures afin de paralyser les échanges commerciaux entre Gênes et Milan, la Lombardie étant l'hinterland naturel du port ligure<sup>1</sup>. C'est ainsi qu'il frappa de taxes douanières prohibitives les denrées coloniales et les produits textiles importés par Gênes<sup>2</sup>. Dès 1817, le commerce de et par Gênes était menacé d'asphyxie, et l'hinterland lombardo-vénitien devenait zone défendue, ou presque ! Cette énergique prise de position du prince de Metternich ne fut pas sans susciter une sourde rancœur dans les milieux commerçants de Gênes et dans les cercles gouvernementaux de Turin.

<sup>1</sup> N. RODOLICO, *Carlo-Alberto* III Volumes Felice Le Monnier, edit. Firenze 1948, *op. cit.* Vol. I ch. XX p. 621.

<sup>2</sup> N. ROSELLI, *Inghilterra e Regno di Sardegna dal 1815 al 1847*. G. Einaudi edit. Torino 1954, *op. cit.* p. 812-813 note 1.

Il y eut une série d'autres malentendus d'ordre tant politique qu'économique. mais nous les laissons volontairement de côté pour arriver aux deux points majeurs de friction économique entre Vienne et Turin. Ce furent:

1<sup>o</sup> la question des sels<sup>1</sup>,  
2<sup>o</sup> le problème des chemins de fer<sup>2</sup>,  
véritables pommes de discorde entre l'Autriche et la Sardaigne.

La question des sels a des origines assez lointaines. Elle remonte, en fait, aux Préliminaires de Vienne (1735) et au traité d'Aix-la-Chapelle (1748) qui étendirent le Piémont vers l'Est en lui attribuant, d'une part, la frange occidentale du Milanais (région Vigevano-Stradella), et, d'autre part, le Novaraïs et le Val d'Ossola. Ces acquisitions présentaient une valeur stratégique considérable et donnaient désormais aux Savoie le contrôle du débouché méridional du Simplon. Disons, en passant, que Metternich fera les plus grands efforts, entre 1815 et 1820, pour inciter — mais en vain — Turin à lui céder Novaraïs et Val d'Ossola<sup>3</sup>. D'un autre côté, dès 1748, la rive ouest du Tessin devenait sarde<sup>4</sup>. L'Autriche sut s'assurer des priviléges économiques plus ou moins exorbitants. C'est ainsi qu'elle contraignit le Piémont à s'abstenir de fournir du sel à la Suisse par le Novaraïs, qu'elle organisa son réseau routier lombard de manière à éviter tout raccordement avec les chaussées sardes, qu'elle établit, enfin, des tarifs douaniers draconiens sur la rivière Tessin, de manière à décourager ainsi toute navigation fluviale<sup>5</sup>. En un mot, l'expansion sarde fut, en quelque sorte, annihilée par les priviléges économiques que Vienne s'octroyait pour son domaine italien.

Après 1815, la situation changea et Turin abandonna les

---

<sup>1</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 75/76.

<sup>2</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 79 à 82.

<sup>3</sup> N. ROSELLI, *op. cit.* p. 24, 26, 28, 36 (note 1) et 49 (note 2).

<sup>4</sup> G. BOURGIN, *Histoire de l'Italie* P.U.F. Paris, collection « Que sais-je ? » N° 286, *op. cit.* p. 86.

<sup>5</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. II ch. VI p. 316/317.



Le retable de Jean de Furne, vers 1513, en l'église des Cordeliers.  
Détail de l'Epiphanie: la Rencontre des Rois Mages.

salines vénitiennes et se ravitailla par Gênes, port désormais sarde<sup>1</sup>.

L'affaire des sels — essentiellement austro-sarde au départ — va pourtant rebondir grâce à la démarche que le canton du Tessin entreprend, en 1842, à Turin. Mal ravitaillé en sel par Milan, qui lui fournissait cette denrée à hauts prix et par petites quantités<sup>2</sup>, Bellinzona cherchera ailleurs et tentera de faire venir le sel par Gênes. Si le Piémont donnait suite à la requête tessinoise, il enfreignait la convention austro-sarde de 1751. Cette convention ressemblait à un traité léonin et la Sardaigne avait dû s'engager alors à passer — en tout et pour tout ce qui concernait l'exportation du sel — par l'intermédiaire autrichien. Charles-Albert était bien décidé à s'affranchir de cette archaïque tutelle. Aussi, soutenu par son ministre des Finances — Gallina —, accepta-t-il la requête du Tessin. Ce faisant, il ne manquait pas d'audace et Metternich allait savoir s'en souvenir<sup>3</sup>. L'exemple lépontien ne devait pas demeurer isolé et, désormais, le royaume sarde allait pratiquer une politique de ravitaillement systématique de la Suisse en sel. C'est ainsi que se suivirent les conventions du 27 décembre 1841 avec le canton des Grisons<sup>4</sup>, des 2 juin et 1<sup>er</sup> juillet 1842 avec le canton du Valais<sup>5</sup> et, enfin, du 29 septembre 1842 avec le canton du Tessin<sup>6</sup>.

Comme on pouvait s'y attendre, le chancelier autrichien ne se fit pas faute de riposter. Déjà, le 15 novembre 1842, il convoquait le ministre de Sardaigne à Vienne — Sambuy<sup>7</sup> — auquel il adressa d'amers reproches<sup>8</sup> et auquel il laissa entrevoir la possibilité,

---

<sup>1</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 79. J. DROZ, *Histoire Diplomatique de 1648 à 1919*. Librairie Dalloz, Paris 1952, *op. cit.* p. 283.

<sup>2</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 80.

<sup>3</sup> C. VIDAL, *Charles-Albert et le Risorgimento Italien (1831-1848)*. Thèse de Paris, De Boccard édit. Paris 1927, *op. cit.* p. 144.

<sup>4</sup> AST Sez I LMA m 138 N° 1427.

<sup>5</sup> AST Sez I LMS m 57 N° 997.

<sup>6</sup> AST Sez I LMA m 138 N° 1437.

<sup>7</sup> N. ROSELLI, *op. cit.* p. 785 note 4.

<sup>8</sup> AST Sez I, *Instruct. gouv.* Vol. XIX N° 30.

voire la probabilité d'une politique de rétorsion. L'attitude roide de Metternich se trouvait stimulée par la position très cassante de la Chambre Aulique de Vienne et par les observations du gouvernement impérial et royal du Lombardo-Vénitien à Milan. Deuxième phase de l'opération autrichienne. Par la bouche de Buol, nouveau ministre impérial à Turin, le chancelier communiquait au gouvernement sarde sa décision : sanctions économiques (18 mai 1845)<sup>1</sup>. Ainsi, Metternich avait pris trois ans ou presque pour se décider à sévir ! La même année, le canton du Tessin ouvrait une raffinerie de sel à Muralto<sup>2</sup>.

Le conflit économique débute en 1846 sous la forme d'une guerre tarifaire : c'était un prélude à la guerre proprement dite qui devait éclater deux ans plus tard. Les sanctions économiques avaient été insérées dans la *Gazzetta Ufficiale di Milano* en date du 20 avril 1846<sup>3</sup>.

Ces mesures visaient, et le royaume sarde et le canton du Tessin<sup>4</sup>. Les autorités autrichiennes de Milan s'efforcèrent d'affamer ce canton, mais autorisèrent, cependant, l'exportation des vins tessinois, via Ponte-Chiasso<sup>5</sup>. Concession intéressée, puisque le vin piémontais<sup>6</sup> frappé de droits d'entrée exorbitants<sup>7</sup> — ne pouvait — en fait — plus être trouvé sur le marché lombard<sup>8</sup>. Mesure hautement préjudiciable, si l'on pense que les deux tiers du vin alors consommé dans le Milanais provenaient des vignobles piémontais. Il devenait, pratiquement, impossible d'exporter du vin vers Milan, puisque chaque bouteille devait acquitter une surtaxe de 21 Lires 25<sup>9</sup>.

<sup>1</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 149.

<sup>2</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 148.

<sup>3</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 92/93.

<sup>4</sup> AST Sez I *Instruc. gouv.* Vol. XX N°s 278-282.

<sup>5</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 149.

<sup>6</sup> Clio (IX) *L'Epoque contemporaine*. P.U.F. Paris, 1953, *op. cit.*, p. 199.

<sup>7</sup> Clio IX, *op. cit.* p. 199.

<sup>8</sup> N. ROSELLI, *op. cit.* p. 828. C. VIDAL, *op. cit.* p. 149.

<sup>9</sup> P. RENOUVIN, *Histoire des Relations Internationales* Tome V : le XIX<sup>e</sup> siècle (1<sup>re</sup> partie) Librairie Hachette Paris, *op. cit.* p. 189-190.

Charles-Albert se sentit blessé par de telles mesures<sup>1</sup> et le pays tout entier avec lui, comme l'exprimait — sans ambages — un article de la *Gazzetta Piemontese* du 2 mai 1846<sup>2</sup>.

L'Autriche et la Sardaigne s'entendirent, toutefois, pour faire arbitrer<sup>3</sup> leur querelle par la Russie<sup>4</sup>; mais cette puissance s'étant récusée<sup>5</sup>, on en resta à une inimitié latente de part et d'autre du Tessin<sup>6</sup>. Ainsi, la question des sels devait demeurer pendante et peser, très lourdement, sur les mauvais rapports austro-piémontais. L'envoi du conseiller milanais Imperatori à Turin en décembre 1847 ne devait pas aboutir davantage. La tension était devenue telle que le plus minime accord — économique ou autre — était impossible.

Le problème des chemins de fer est l'autre face de l'antagonisme austro-piémontais. Il présente au départ les mêmes caractéristiques de gravité que la question des sels. La Suisse aussi s'y trouve intéressée et — parfois — mêlée. Inutile d'insister ici sur l'intérêt que le souverain piémontais et le chancelier autrichien vouèrent à cette invention nouvelle qu'était le chemin de fer. Dès le 12 janvier 1832, Charles-Albert s'était prononcé pour la construction d'une voie expérimentale entre Gênes et Alexandrie.

La première réalisation ferroviaire sarde est achevée en 1834. C'est une voie ferrée unissant Chambéry à la pointe sud du lac du Bourget<sup>7</sup>. Ce chemin de fer avait des bases financières peu solides, périclita et ne stimula guère par l'exemple qu'il offrait la construction immédiate d'autres lignes dans le royaume.

<sup>1</sup> AST Sez I. *Instruct. gouv.* Vol. XIX № 30. c. VIDAL, *op. cit.* p. 169. N. ROSELLI, *op. cit.* p. 828 note 3

<sup>2</sup> N. RODOLICO, *op. cit.*, Vol. III ch. II p. 70-93.

<sup>3</sup> AST Sez I LMA m 141 № 17.

<sup>4</sup> AST Sez I LMA m 141 № 22. N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 114 à 117. N. RODOLICO, *op. cit.* p. 170 à 172.

<sup>5</sup> AST Sez I LMA m 141 № 31.

<sup>6</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 118.

<sup>7</sup> Journal « La Stampa » de Turin: *Cavour fra banche e ferrovie*, 25 août 1954.

Charles-Albert, en se prononçant pour une liaison ferroviaire directe entre Gênes et le lac Majeur, espérait trouver, grâce au rail, des débouchés nouveaux pour le négoce génois. Il s'agissait aussi — toujours dans l'esprit du monarque — de drainer vers Gênes le commerce d'exportation de la Suisse, voire de l'Allemagne méridionale. Mais une telle orientation devait fatallement amener une collision entre les projets ferroviaires de l'Autriche et de la Sardaigne<sup>1</sup>. Dès 1836, Turin suit, avec attention, les nombreux projets ferroviaires de l'étranger<sup>2</sup>.

La légation royale en Suisse s'occupait, de son côté, activement des projets ferroviaires suisses de l'époque. Dans un rapport du 18 décembre 1837, le gouvernement piémontais était mis au courant des plans prévoyant la construction des quatre lignes suivantes :

Bâle-Zurich  
Zurich-Coire  
Lucerne-Bâle  
Lucerne-Chiasso<sup>3</sup>.

La construction éventuelle des deux dernières lignes faisait l'objet d'études auxquelles participèrent les cantons de Bâle, Soleure, Lucerne, Schwyz, Uri et Tessin. La légation insistait — avec force — sur la nécessité qu'il y avait de faire de Gênes le débouché naturel de la Confédération et d'empêcher que Trieste ne parvienne à occuper une telle situation<sup>4</sup>. La conclusion du rapport coïncidait donc, exactement, avec les conceptions carlo-albertines en la matière.

Pour sa part, le canton des Grisons, à l'instigation des ingénieurs La Nicca et Planta, s'était sérieusement préoccupé d'une liaison ferroviaire Coire-Gênes, par le San Bernardino<sup>5</sup>. Le projet échoua faute d'argent, mais aussi devant le mécontentement des

---

<sup>1</sup> AST Sez I LMA m 137 № 884.

<sup>2</sup> AST Sez I LMA m 137 bis № 1287.

<sup>3</sup> AST Sez I LMS m 54 № 579.

<sup>4</sup> AST Sez I LMS m 54 № 579.

<sup>5</sup> AST Sez I LMA m 137 bis № 1090.

autorités autrichiennes de Milan qui s'y opposèrent par la bouche de Wolfgang Killias, directeur du chemin de fer Milan-Monza<sup>1</sup>.

Le 3 octobre 1839, le Royaume des Deux-Siciles pouvait inaugurer le premier chemin de fer italien unissant Naples à Portici<sup>2</sup>. Cette réalisation fut suivie de la mise en service du chemin de fer Milan-Monza (1840)<sup>3</sup>. Ainsi Naples et Vienne semblaient devancer Turin.

L'Autriche, elle, procédait systématiquement à l'établissement d'un réseau bien conçu et méthodiquement réalisé. Après avoir ouvert à la circulation le tronçon Vienne-Baden (20 juin 1841) et développé ses chemins de fer vers la Bohême, l'Autriche inaugurait le 13 décembre 1842, le chemin de fer Venise-Padoue<sup>4</sup>, doté d'une œuvre d'art remarquable pour l'époque: le fameux pont-digue entre Mestre et la cité des Doges. Ainsi se dessinait le programme ferroviaire autrichien du Lombardo-Vénitien. Vienne allait s'efforcer, par la suite, de raccorder ses deux tronçons italiens afin de diriger le commerce lombard vers Trieste et, ce faisant, de le détourner — méthodiquement — de son débouché naturel ligure. De cette manière, se constituait en Italie septentrionale un réseau étranger qui ne pouvait être qu'au service des intérêts autrichiens. Toute jonction de Milan avec un éventuel réseau piémontais ou ligure semblait interdit à la métropole lombarde<sup>5</sup>. Le but était clair: pour Metternich, il fallait éviter — coûte que coûte — que Milan ne soit réunie par le rail avec Turin ou Gênes<sup>6</sup>. d'où la perspective d'un nouvel antagonisme austro-piémontais.

La Suisse était, en général, bien disposée envers les projets ferroviaires sardes. En 1844, le 15 juin, les frontières de la Confédération étaient, pour la première fois, franchies par une locomotive. Dès cette date, en effet, Bâle est unie par le rail à Mulhouse, grâce à un chemin de fer français.

<sup>1</sup> FR. PIETH, *Bündnergeschichte*, Chur 1945, *op. cit.* p. 467.

<sup>2</sup> G. BOURGIN, *op. cit.* p. 90. Clio IX, *op. cit.* p. 198.

<sup>3</sup> P. RENOUVIN, *op. cit.* p. 137. AST Sez I LMA m 138 N° 1372.

<sup>4</sup> AST Sez I LMA m 138 N° 1375.

<sup>5</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. II ch. VI p. 339 et 340.

<sup>6</sup> AST Sez I LMA m 140 N° 1913.

Alors que Genève — à l'instigation du colonel Henri Dufour<sup>1</sup> — boudait toute jonction avec un réseau savoyard, les cantons du Valais, des Grisons, de St-Gall et du Tessin, en revanche, firent — d'emblée — bon accueil aux plans ferroviaires carlo-albertins<sup>2</sup> le premier pour des mobiles politiques, les autres pour des motifs économiques. L'attitude particulièrement favorable du Tessin mérite d'être soulignée<sup>3</sup>, car les rapports politiques entre Bellinzona et Turin manquaient alors complètement de chaleur (1845). Cependant, Tessin et Sardaigne conclurent l'accord ferroviaire du 7 décembre 1845<sup>4</sup>. Les stipulations les plus intéressantes prévoyaient: la construction en douze ans par le canton du Tessin d'un chemin de fer (prolongation de la voie ferrée sarde Gênes-Arona à construire) jusqu'au Lucmanier, avec le même écartement que les rails piémontais. En contre-partie, des facilités économiques de longue durée étaient accordées au Tessin. Cet accord marquait une date importante; il instituait en fait un pacte de collaboration ferroviaire entre les deux signataires.

L'Autriche opposait ses réalisations aux lenteurs du Piémont. Dans un article retentissant, *L'Osservatore Triestino* du 25 janvier 1846<sup>5</sup> prenait, vigoureusement, position contre les plans carlo-albertins. Cet article était — de toute évidence — inspiré par les milieux du *Lloyd Triestino* et contenait en outre, de discrètes avances à S.M. des Deux-Siciles. Il trouva, contre toute attente, une assez large audience jusque dans les Etats du Roi. A Turin l'archevêque Mgr Franzoni<sup>6</sup>, l'ancien ministre des Affaires étrangères, général Sallier de la Tour<sup>7</sup>, à Gênes l'avocat Papa<sup>8</sup> et à Pignerol, le journaliste Luigi Paris<sup>9</sup>, inclinaient vers

<sup>1</sup> AST Sez I LMS m 57 № 6.

<sup>2</sup> AST Sez I LMS m 59 № 484.

<sup>3</sup> AST Sez I LMS m 59 № 484. N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 87-88.

<sup>4</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 187.

<sup>5</sup> AST Sez I LMA m 141 № 17.

<sup>6</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 200.

<sup>7</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 201-202.

<sup>8</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 202.

<sup>9</sup> C. VIDAL, *op. cit.* p. 202. N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 91.

l'Autriche, ce qui ne laissait pas d'irriter Charles-Albert, qui opposait le caractère humain et social de ses entreprises ferroviaires aux raisonnements parfois spécieux du journaliste de Pignerol. De l'aveu même du roi, 4 août 1846, il y avait plus de quatre mille ouvriers employés à la construction des chemins de fer dans ses Etats<sup>1</sup>.

L'Autriche pouvait inaugurer les lignes Padoue-Vicence (13 janvier 1846) et Milan-Treviglio (17 février 1846). Devant de telles réalisations, Charles-Albert ne pouvait demeurer en retard. C'est pourquoi il prit contact avec les principales cours d'Allemagne et avec les cantons suisses intéressés. Du 12 au 14 octobre 1846, se tint — à Coire — une conférence ferroviaire internationale groupant Suisses, Allemands et Piémontais<sup>2</sup> afin de délibérer sur la percée éventuelle du Lucmanier. Cette conférence fut suivie de diverses démarches sardes<sup>3</sup>. Les cantons de St-Gall<sup>4</sup> et des Grisons<sup>5</sup> communiquèrent leur adhésion sans réserves aux plans sardes (4 et 9 décembre 1846, respectivement). Dans ces conditions, une autre conférence pouvait s'organiser. Elle se tint à Lugano le 16 janvier 1847, constituait le prolongement de celle de Coire<sup>6</sup> et élargissait, en quelque sorte, l'accord ferroviaire entre le Piémont et le Tessin (7 décembre 1845) en y faisant, également, participer les cantons des Grisons et de St-Gall.

Le 9 août 1847, la ligne Baden-Zurich, premier tronçon de la voie ferrée Zurich-Bâle était ouverte à la circulation. Malgré ses revers militaires de l'été 1848, Charles-Albert s'occupait des questions ferroviaires. Le 29 octobre 1848, il envoyait en mission dans notre pays l'ingénieur piémontais A. Brandi<sup>7</sup>. Mais le but

<sup>1</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 91.

<sup>2</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 88. C. VIDAL, *op. cit.* p. 204.

<sup>3</sup> N. RODOLICO, *op. cit.* Vol. III ch. II p. 88.

<sup>4</sup> AST Sez I LMS m 60 № 634.

<sup>5</sup> AST Sez I LMS m 60 № 659, № 678.

<sup>6</sup> AST Sez I LMS m 60 № 678.

<sup>7</sup> AST Sez I LMS m 61 № 39.

de cette mission ne saurait plus entrer dans le cadre de cette étude. A la fin de 1848, Charles-Albert avait la satisfaction d'inaugurer les deux voies ferrées Turin-Moncalieri (24 septembre 1848) et Turin-Cambiano (14 décembre 1848) unissant sa capitale aux alentours.

Ainsi, que ce fût dans la question des sels ou dans le problème ferroviaire, la Suisse a été étroitement mêlée aux vicissitudes de l'Italie septentrionale. Ses rapports avec le Piémont n'ont pas été, parfois, sans troubler les relations austro-sardes. Mais les volontaires suisses n'ont pas été avares de leur sang et nous les retrouverons un peu partout dans les rangs de l'armée royale comme parmi les bandes garibaldiennes.

Quelques lignes encore sur Charles-Albert, qui entretint les meilleures relations avec la Confédération (exception faite du bref intermède mazzimien contre la Savoie) (1834). Les plans économiques du roi de Sardaigne ne purent se réaliser que très partiellement, parce que les évènements brisèrent dans l'œuf la plupart de ses projets. D'ailleurs, aux préoccupations économiques s'ajouteront, très vite, les soucis politiques. Tâche considérable et double, puisqu'il s'agit pour le roi de rénover ses Etats, de les moderniser, tout en prenant la tête d'un mouvement italien qui, en conséquence et par définition, dépasse, et de loin, le cadre restreint et relativement conservateur du Piémont.

Les préférences de Gênes et de Turin (les deux seules grandes villes du Royaume de Sardaigne) ne coïncident pas obligatoirement avec les aspirations de Venise et de Milan. Opérer la synthèse de ces divers courants est une œuvre presque impossible pour un souverain monté sur le trône en 1831 et dont l'éducation d'adolescent s'est faite, en exil sous l'Empire, puis, sous la Restauration. Tout ce qui précède peut expliquer les incertitudes d'un monarque hésitant parfois, mais jamais timoré. A l'heure suprême (1848 et 1849) Charles-Albert saura prendre ses responsabilités, lutter contre l'Autriche dans des conditions d'infériorité manifestes et faire contre mauvaise fortune bon gré. C'est pourquoi, qu'on le veuille ou non, son nom demeure à jamais lié aux premières phases du « Risorgimento », de ce mouvement dont il fut le premier chef militaire.

En ce qui nous concerne, Charles-Albert a été l'initiateur des premières tentatives amorcées pour donner un cadre plus large aux rapports économiques et une base plus stable aux relations politiques entre les deux pays amis et voisins.

**Chemins de fer de la Confédération Helvétique,  
du Royaume de Sardaigne et du Royaume Lombardo-Vénitien  
en 1848**

*I. Confédération Helvétique :*

Bâle-Mulhouse (1844)  
Baden-Zurich (1847)

*II. Royaume de Sardaigne :*

Chambéry-Lac du Bourget (1834)  
Turin-Moncalieri (1848)  
Turin-Cambiano (1848)

*III. Royaume Lombardo-Vénitien :*

Milan-Monza (1840)  
Venise-Padoue (1842)  
Padoue-Vicence (1846)  
Milan-Treviglio (1846)