

**LE PORT FRANC DE NICE,
VILLEFRANCHE ET
SAINT-HOSPICE AUX 17E ET 18E
SIÈCLES, PRÉSENTÉ EN JUIN
1971. PROFESSEUR: M. BORDES**

Par Jean-Michel BESSI

L'extrême diversité des domaines abordés au cours des recherches constituait certainement l'un des grands facteurs d'intérêt de cette question du port-franc. Le titre lui-même indiquait en effet fort clairement qu'il ne s'agissait pas seulement d'examiner la situation et l'évolution des ports de Nice, Villefranche et Saint-Hospice dans leurs aspects matériels, économiques et sociaux, mais qu'il était indispensable d'étudier aussi les franchises, concession législative des souverains.

L'origine juridique d'une partie essentielle de la documentation est d'ailleurs venue confirmer le caractère institutionnel du sujet. Cette réglementation volumineuse ne saurait toutefois se comprendre sans quelques considérations préalables d'ordre géographique et politique.

Si cette région littorale fut extrêmement fréquentée dès la plus haute antiquité, il ne faudrait pas en déduire hâtivement que de bonnes installations portuaires s'y trouvaient établies dans les premières années du XVII^e siècle. La rade de Villefranche offrait un remarquable abri naturel quelque peu isolé par des reliefs escarpés; le secteur de Saint-Hospice comportait quelques criques surtout fréquentées par des pêcheurs; à Nice, enfin, où l'arsenal du XIII^e siècle était tombé en ruine, des plages mal protégées des vents servirent de ports jusqu'au milieu du XVIII^e siècle.

Ces conditions matérielles extrêmement défavorables furent heureusement compensées par des facteurs politiques. En effet, en 1888, à la suite d'une affaire successorale très embrouillée, les communautés de la région dénommée plus tard Comté de Nice, se séparèrent de la Provence pour se donner au comte Amédée VII de Savoie.

Dès lors, cette petite province se trouva intégrée à un ensemble de territoires essentiellement alpins; selon Monsieur Hildesheimer: "par la possession du pays niçois les descendants d'Humbert Blanche Main s'ouvraient une fenêtre sur la mer et échappaient à l'étouffement où les condamnait leur position jusqu'alors exclusivement continentale"¹.

Durant la période suivante, diverses crises extérieures ne permirent guère aux souverains de se préoccuper du développement économique de leurs états, et ce fut seulement Charles-Emmanuel ter (1530-1630) qui adopta, après une longue période de paix, des mesures susceptibles d'améliorer les échanges commerciaux. Il promulgua en 1612 un premier édit² qui fut repris l'année suivante, puis rédigea en 1626 un nouveau règlement beaucoup plus complet; ne jugeant sans doute pas les résultats très satisfaisants, il apporta des précisions et des concessions supplémentaires à travers une quinzaine de documents législatifs échelonnés entre mai 1626 et janvier 1629.

Après l'accession au trône de son fils Victor Amédée ter, en 1650, le port franc cessa de faire l'objet d'une grande attention de la part des souverains. Mais un intérêt continu se manifesta pourtant à travers les édits de 1633, 1652, 1658 et 1667 qui reprenaient sans innovations capitales les textes de fondation.

Le silence fut, en revanche, total pendant le long règne de Victor-Amédée II (1675-1730) et il fallut attendre la fin de la guerre de Succession d'Autriche pour que Charles-Emmanuel III décidât en 1749 la publication d'un volumineux règlement qui joua un rôle de mise au point définitive. Ces documents juridiques peuvent tout d'abord être examinés sous l'angle des personnes; ils servent alors de base à l'étude du cadre humain de ce port franc.

¹ Hildesheimer E., L'ouverture sur la mer des États de Savoie, dans les Cahiers de l'Alpe, 1969; 8^e année, n°43, pp. 3-10.

² L'ensemble de la législation dont il sera question dans cet article se trouve dans le fonds "Port de Villefranche" des A.D mais on peut la consulter plus aisément dans Duboin F.A. "Raccoltà delle leggi, editti, patenti, manifesti...vol. XVII., t.1, tit.3, chap.1 pp 325 à 411.

LE CADRE HUMAIN

La réglementation concernant les personnes.

Outre la concession du port franc proprement dit, les premiers articles des grands édits de fondation de Charles-Emmanuel 1er sont essentiellement destinés à accorder un sauf-conduit. Ce privilège capital qui s'est maintenu pendant toute la période, atteste un certain libéralisme: aucune considération de grade, de condition, et même de nationalité, n'entre en ligne de compte, et une vaste amnistie est appliquée à tous les délits et à toutes les dettes excepté le crime de lèse-majesté. Enfin, fait exceptionnel pour l'époque, les hérétiques sont tolérés moyennant une certaine discrétion: "ceux qui sont d'autre religion que la catholique romaine devront s'abstenir de tout acte pouvant entraîner un scandale ou de dogmatiser".

On se crut même obligé peu après, de préciser les ressortissants de terre musulmane et des Pays-Bas n'étaient pas exclus du port-franc; réciproquement, les sujets de la Maison de Savoie recevaient l'autorisation de commercer vers la Barbarie et le Levant.

Mais les concessions purement juridiques ne s'arrêtèrent pas à ce vaste sauf-conduit: en 1626 le droit d'aubaine qui attribuait la succession des étrangers non naturalisés au souverain, fut purement et simplement aboli dans les ports niçois. Le même édit du 26 mars accorda l'usage de la bannière ducale de Savoie à tous les navigateurs commerçant régulièrement avec le port-franc.

L'année suivante fut promulgué un édit concernant les nobles qui furent autorisés "à pratiquer le commerce en gros et à tenir des banques et maisons de change à Nice, Villefranche et St-Hospice", sans pour autant déroger, selon le traditionnel usage de la noblesse.

En novembre 1627, enfin, des privilèges particuliers furent accordés aux négociants anglais.

L'édit de Victor-Amédée 1^{er} publié en 1633, semble marquer un durcissement assez net après les concessions très étendues, du règne précédent. Tout d'abord la liste des délits interdisant la jouissance des droits s'est singulièrement allongée: au crime de lèse-majesté sont ajoutés l'assassinat, la fausse-monnaie, le brigandage sur les routes, le meurtre de capitaines ou d'officiers, le pillage de biens appartenant à des chrétiens, et enfin le vol de marchandises confiées. En outre, la concession de la bannière de Savoie est révoquée: des abus s'étant produits malgré les mesures de dissuasion prévues, une autorisation préalable doit permettre d'interdire l'utilisation de cette bannière à des fins non commerciales.

L'influence personnelle des souverains étant encore assez sensible à cette époque, Charles-Emmanuel II fit preuve d'un libéralisme un peu hâtif lorsqu'il abolit tacitement ces restrictions en publiant en 1652 et 1658, les textes qui reprenaient l'édit de 1626. Pourtant en 1667, une évolution défavorable de la situation paraît l'avoir contraint à remettre en vigueur le texte de 1633.

Ces mesures plus sévères s'appliquèrent dès lors sans discontinuer puisqu'elles furent intégralement reprises dans le grand édit de 1749 qui ne représente, en fin de compte pour les personnes, qu'une utile synthèse sans grandes innovations.

A côté de ces aspects nettement juridiques, d'autres plus matériels, de l'accueil des étrangers, sont également abordés par la législation. A un niveau très technique presque aucun des grands textes ne néglige les diverses recommandations aux autorités locales compétentes pour que les négociants disposent de logements décents, de magasins pour leurs marchandises, et d'un approvisionnement suffisant en vivres variés. Ce même type de préoccupation encouragea les souverains (Charles-Emmanuel 3^{er} essentiellement) à exiger des commerçants du Piémont ou du Comté de Nice la fondation d'une "Maison de Commerce". Il semblait en effet indispensable que les ports soient pourvus d'un organisme susceptible de racheter rapidement les marchandises débarquées et d'offrir en contre-partie à la vente d'autres

productions. On examinera ultérieurement l'efficacité réelle de ces directives ducales.

Ceci est à rapprocher d'autres interventions fréquemment renouvelées concernant l'introduction d'activités industrielles: les étrangers intéressés reçoivent de vifs encouragements et des promesses de soutien matériel.

Enfin, la protection judiciaire des personnes fut loin d'être négligée: dès 1612, les nations étrangères sont autorisées à nommer des consuls dans les ports pour juger les petits conflits en première instance, tandis que sont posées les bases d'un Consulat de Mer, qui restait distinct des deux consuls marchands nommés par la ville de Nice depuis 1488. En 1626, les deux juridictions furent réunies au sein du "Magistrat du Consulat de Commerce et de fier siégeant à Nice pour sa majesté". Outre le jugement des simples conflits entre marchands, la compétence de ce tribunal s'étendait aux délicates questions du droit international maritime pour l'ensemble des États de Savoie. Des attributions comparables à celles des Chambres de Commerce, lui permettaient également de suggérer les moyens de développer le commerce et l'industrie.

A travers l'ensemble de la législation concernant les droits des personnes, une différence semble être nettement établie dans l'esprit des souverains entre:

1e/ des mesures de protection morale, matérielle et judiciaire, en faveur des étrangers se livrant à des activités économiques;

2e/ des mesures de sélection des nouveaux arrivants afin-de protéger la moralité d'un port catholique, mais surtout dans le but de maintenir dans les villes et sur la mer un ordre indispensable au développement du trafic.

Arrivé à ce point, il est intéressant d'étudier la situation réelle des étrangers accueillis dans les ports.

Les étrangers à Nice.

Les documents étudiés précédemment démontreraient la volonté des souverains d'accueillir tous les ressortissants étrangers sans aucune réserve, y compris les musulmans et les "insurgés" des Pays-Bas. Divers mémoires de l'époque attestaient cette même volonté de contact avec des actions différentes.

La France et la Grande-Bretagne ont entretenu des consuls à Nice dès le début du XVIIe siècle. Les archives du Sénat permettent en revanche d'avoir la liste complète des nations représentées pendant la période de paix de la seconde moitié du XVIIIe³; la péninsule italienne est bien pourvue: Gênes, Naples, Rome et même Toscane. Tout le reste du bassin méditerranéen, l'Espagne ainsi que Malte et Raguse figurent très honorablement à Nice. La présence de nombreux pays de l'Europe du Nord et de l'Est est par contre plus surprenante: Hollande, Suisse, Autriche, Prusse et enfin Russie....

Les renseignements les plus précis et les plus vivants proviennent pourtant des riches archives du Consulat de Mer. Quelques registres intitulés "portifranchi"⁴ renferment les déclarations des étrangers ayant demandé à bénéficier des privilèges du port-franc entre 1761-1731. Une étude des origines géographiques montre la place prépondérante des immigrants français: 414 sur 553 soit une proportion de 3/4. Plus précisément, le nombre des départs est inversement proportionnel à la distance séparant Nice des provinces considérées: les Provençaux avec le port de Marseille et en ajoutant le comtat venaisin, représentent la moitié du total des arrivées, tandis que le Languedoc et le Dauphiné envoient d'importants contingents.

³ Les divers renseignements sur cette question sont extraits des fonds de la série B des Arch. Dép. Afin d'éviter de donner séparément les documents utilisés pour chacun des consuls il semble préférable d'énumérer simplement les registres consultés: B 23, 24, 26, 29 à 38, 40, 41, 42 et 44.

⁴ Fonds de la série 3B, registres intitulés "portifranchi", n° s 79 à 86

De la même façon, plus de la moitié des demandeurs non français du port-franc sont originaires de la toute proche République de Gênes. Parmi les autres étrangers il est surprenant de ne rencontrer qu'un seul sujet britannique. En ce qui concerne les israélites (1515 du total) ils provenaient essentiellement du refuge Que leur offraient les terres pontificales du comtat Venaissin.

Les vœux des fondateurs ne furent certainement pas comblés, car les nouveaux arrivants venaient moins à Nice et Villefranche pour fonder des établissements commerciaux que pour échapper à des créanciers. Ceci contribue à expliquer la forte présence française qui proviendrait donc partiellement des rapports souvent tendus entre la France et la Sardaigne, face à l'absence de représentants de l'Angleterre, nation privilégiée et puissante dans les ports niçois.

La situation des sujets du souverain anglais était depuis longtemps exceptionnelle au sein des états de Savoie et plus particulièrement dans les cites littorales. Les avantages et les exemptions concédées par des lettres patentes de 1627 ont déjà été signalés. Mais le Principal document précisant les rapports entre les deux États est, incontestablement le traité de commerce qui fut conclu à Florence le 9 septembre 1669⁵. Il entre dans le cadre de la politique des grands traités de commerce, menée par Charles II d'Angleterre après la restauration de la monarchie. Ces accords tendaient à faire de l'Angleterre "un gigantesque entrepôt pour le sucre, le tabac, le coton, l'indigo, le gingembre, les bois de teinture..., achetés bon marché aux colonies, revendus cher à l'étranger"⁶.

Dans le cas présent, le texte s'avère nettement favorable à la Grande-Bretagne avec des contre-parties réduites pour l'autre signataire: une promesse de paix et d'assistance mutuelle est suivie d'une longue liste de concessions et de libertés offertes aux négociants insulaires, ainsi qu'une autorisation d'escale privilégiée pour la marine de guerre britannique.

Ce document pose clairement les bases de la présence anglaise constatée pour toute la période suivante: pas véritablement de colonie anglaise importante mais une étape commode en Méditerranée pour les navires de commerce et de guerre. On sortirait du cadre de ce sujet en rappelant trop longuement la forme bien particulière de l'établissement britannique sur le littoral niçois dans la seconde moitié du XVIIIe siècle: l'aristocratie insulaire, attirée par la douceur du climat, lança la "saison" touristique d'hiver.

La colonie israélite était, par contre, composée à Nice par un nombre assez important d'individus. La condition de ces personnes assez précaire à l'origine, fut singulièrement améliorée par le généreux édit du port-franc du 23 septembre 1648, malgré les amendements restrictifs apportés par la Chambre des comptes de Turin et le Sénat de Nice. Il attira des groupes importants de Juifs portugais, oranais et plus tard avignonnais. En 1723 et 1729, des Constitutions royales, nettement hostiles, furent basées sur des scrupules religieux.

Mais "la condition des Juifs à Nice constituait un véritable paradoxe légal"⁷. Simplement tolérés dans la ville, ils n'étaient pourtant pas particulièrement mal vus par la population qui était décidée à leur accorder des avantages compatibles avec la religion catholique. Un patois "judéo-nissart" témoigne même d'une assimilation partielle. Ces usages constamment bienveillants firent plus pour la colonie juive niçoise que les nombreux édits souvent rédigés avec un esprit d'hostilité marquée envers les israélites.

Ceci confirme une remarque générale constatant la distance qui sépare les volontés exprimées par la législation de leurs applications effectives.

⁵ A.D. AM .Port de Villefranche, mazzo 2, pièces 29-31 et 32. Mellarède, Description des droits de SAR a et ses vassaux sur les communautés du conté de Nice, 1703, manuscrit de la Biblieth.de Cessole au Musée M asséna, tome 1er, p. 196.

⁶ Mousnier R, Histoire générale des civilisations, t. IV: Les XVIe et XVIIIe siècles, PUF, Paris, 1954, cit. page 265.

⁷ Decourcelle J. La condition des juifs de Nice aux XVIIe et XVIIIe siècles; PUF., Paris, 1923, 311 p.

LE COMMERCE ET SES CONDITIONS

La réglementation concernant les biens

La première et principale voie choisie pour attirer vers le port-franc un trafic commercial étendu, fut l'exemption, la diminution ou la réglementation des divers droits et taxes touchant les marchandises.

Dès 1612, les navires débarquant leurs cargaisons à Nice furent exemptés de "tout droit, taxe, gabelle, péage et quelconque impôt". Seuls les bâtiments d'une portée inférieure à 500 charges devaient continuer à payer l'antique droit de 2%, dit "de Villefranche, "exigé dans les eaux niçoises. L'année suivante, cette restriction selon le tonnage disparaît, sans doute à cause de la faible dimension de la plupart des bateaux fréquentant les ports. Ce même droit de Villefranche fut par contre intégralement maintenu pour les navires qui passaient au large ou ne faisaient que transiter à Nice ou Villefranche, et il fallut attendre 1652 pour que les 2% ne soient plus exigés des navires supérieurs à 200 tonneaux.

Si l'exemption était vraiment totale à l'intérieur du Comté de Nice, il n'en allait plus de même pour les marchandises introduites en Piémont: un seul droit de douane était exigé au passage des cols alpins, ou un simple droit de transit pour les produits ne faisant que traverser cette province. La même taxe était perçue lors du transit en Piémont vers Nice (le "droit de Suse" s'y ajoutait pour la Soie et l'or), tandis que les productions piémontaises étaient soumises au moment de leur exportation à des impositions beaucoup plus lourdes.

Les souverains consentirent même à supprimer une gabelle sur les produits tinctoriaux qui remontait au Moyen Age (signalée par exemple dans l'Enquête de 1252, sur les droits et revenus de Charles 1er d'Anjou): le bois de fustet, ou sumac des teinturiers, abondant dans les montagnes du Comté de Nice, était soumis à un monopole d'État qui réglementait strictement son prix de vente.

Il ne s'agissait donc pas seulement de quelques mesures d'exemptions de droits maritimes, mais bien de la création d'une vaste "zone franche". Le Comté de Nice était entièrement placé hors des frontières douanières de la Maison de Savoie; des provinces, comme le Piémont, connaissent des aménagements de taxes.

L'édit de 1749 mit également les choses au point dans ce domaine. Plusieurs articles sont consacrés à la réduction des droits de douane acquittés pour les diverses catégories de marchandises, au moment de l'entrée en Piémont. Seuls les produits à base de métaux précieux et de soie sont exclus de toute diminution. Les taxes portant sur les toiles, le riz, le chanvre et les cordages de Piémont sont réduites de moitié. Les échanges entre Nice et les régions situées au-delà du Piémont reçurent aussi des aménagements: toutes les marchandises transitant par le Piémont sont soumises à un seul droit, dit de "Vercelli"; mais une imposition supplémentaire sera perçue dans le cas particulier d'un passage à travers les régions du Haut-Novarais et du Lac Majeur à côté de ces concessions purement fiscales, d'autres privilèges furent accordés au port-franc. C'est le cas en particulier des maisons de commerce qu'encourageaient si vivement les souverains et dont il a déjà été question ci-dessus. Mais il faut également dire quelques mots du véritable monopole commercial qui fut attribué aux ports niçois. Cet unique débouché maritime des territoires continentaux des princes de Savoie était rudement concurrencé par les établissements dépendants de la république de Gènes: les communications avec l'arrière-pays posaient de graves problèmes, tout particulièrement en hiver.

A partir de 1627, on précisa que les marchandises originaires de l'Ouest et destinées au Piémont, étaient strictement soumises au droit de Villefranche, si elles étaient introduites autrement que par Nice. Peu après, toutes les importations vers l'intérieur durent même obligatoirement s'effectuer par l'intermédiaire de l'escale niçoise. Un assouplissement réaliste fut toutefois apporté ultérieurement: il autorisait les navires à débarquer leurs produits dans

l'enclave savoisienne de Finale avant de les diriger vers la plaine du Pô.

Les marchandises

Malgré les liaisons étroites et privilégiées que toute cette réglementation tendait d'instaurer entre le littoral niçois et la vaste province de Piémont, le trafic portuaire demeura fort réduit, tant au niveau de l'exportation et de l'importation qu'à celui du simple transit.

Rares sont les documents susceptibles de donner une idée précise de la qualité des marchandises échangées dans le port-franc. La législation signalait quelques denrées alimentaires, des métaux et plus fréquemment, des textiles. Divers mémoires, que leur caractère "publicitaire" rend parfois peu fiables, offrent heureusement des listes complètes sinon exhaustives: c'est tout spécialement le cas de l'énumération volumineuse et désordonnée que rédigea vers 1627, le contrôleur général des finances, André Pellegino.⁸

Les produits les plus nombreux d'origines géographiques diverses sont incontestablement les textiles, avec un grand choix d'étoffes des plus précieuses aux plus grossières, dans des matières très variées: soie, laine, coton, lin et chanvre; plusieurs formes de cuirs peuvent y être associées.

Cette diversité se retrouve dans les denrées alimentaires: des céréales jusqu'aux huiles d'olive, en passant par les agrumes, les poissons salés, les viandes et la fromage ainsi que le sucre, le sel et les épices, sans même oublier...le caviar.

La place occupée par les produits chimiques et les plantes médicinales semble en revanche beaucoup plus surprenante pour le Comté de Nice, ces productions, sans doute peu abondantes furent certainement citées pour faire nombre. On rencontre ensuite divers matériaux comme les bois de charpente et plusieurs métaux; enfin quelques objets que l'on pourrait dire "de luxe", tels des verres, des coraux, des eaux de fleurs et des plumes d'autruche....

Face à cet éventail de marchandises, la constatation d'un trafic réel ne peut s'effectuer qu'à l'aide de documents quantitatifs. Étant donné leur rareté, phénomène assez fréquent pour l'époque⁹, il convenait de dégager une pièce très importante datant de la fin de la période considérée: un "état de marchandises à Nice" pour l'année 1791, œuvre du consulat de France¹⁰

Les échanges avec la France y représentent une part essentielle du commerce portuaire, et ils s'avèrent nettement favorables aux exportations du comté: 1.067.490 livres, contre 730.600 pour l'importation de produits français. Inversement, le commerce avec les autres pays se caractérise par la quasi inexistence des sorties de productions niçoises (23.700 livres contre 533.140). Globalement, les importations vers Nice l'emportent donc.

Les denrées alimentaires occupent une place considérable dans les rapports commerciaux avec la France: importations de blé, maïs, orge, morue, stockfish, vin, sucre, café, châtaignes; exportations de riz et blé (de Piémont), de caisses de fruits, de fèves, de vermicelles et surtout d'huiles d'olive (pour 853.200 livres). Pour l'étranger les importations de blé (172.500 livres) et de sel (356.940 livres) sont assez considérables; dans le cas du sel la grande productrice était en fait la Sardaigne, classée comme "étrangère" par les fonctionnaires français.

Quelques produits manufacturés se rencontrent uniquement dans les échanges avec la France: importation de drap, verres, bouteilles et moellons; exportation de plâtre, savon, plomb de chasse et parfums. Enfin, un vaste éventail de "matières premières" sa place, malgré de très

⁸ Duboin, op. cit. pp. 354-355.

⁹ Le caractère bureaucratique de l'administration de la Maison de Savoie laissait espérer quelques renseignements de bonne qualité. Les documents de ce genre ont malheureusement disparu lors du pillage des archives de l'Intendance, au moment de l'entrée des Français à Nice en septembre 1792.

¹⁰ Arch. dép. A.M. Série C, pièce 3013 (fonds du consulat de France)

faibles volumes, dans chacun des courants commerciaux.

La vie économique des ports niçois resta donc basée, jusqu'à la Révolution française sur deux types d'échanges à courte distance:

- à l'intérieur des États sardes, entre le littoral et le Piémont;

- avec l'étranger, par mer, s'effectuant surtout avec la France et plus précisément entre Nice et la Provence.

Divers témoignages contemporains et les rares statistiques des entrées de navires attestent d'ailleurs la faible dimension des embarcations utilisées.

Le caractère alimentaire d'une forte proportion des denrées échangées permet enfin d'affirmer que l'on avait souvent affaire à un commerce "de subsistance" imposé par la nécessité d'assurer un approvisionnement complémentaire à la plupart des communautés du Comté dont les productions agricoles étaient largement insuffisantes.

BILAN ET PROBLEMES

Les difficultés du trafic commercial

Après ces aperçus pessimistes, deux grandes difficultés qui freinent les échanges économiques se dégagent: l'aménagement matériel des ports et, surtout, la faiblesse des débouchés.

Jusqu'en 1750, il faudrait pratiquement parler de l'inexistence des équipements portuaires. Comparée aux plages de Nice et de Saint-hospice, seule la rade abritée de Villefranche méritait quelque attention. Dès le XVIIe siècle s'y trouvaient un lazaret ainsi qu'une "darse", au pied de la citadelle, protégée par un môle qui fit l'objet de divers travaux. Depuis les origines du port Franc, projetait pourtant la construction d'un bassin à Nice même; mais le choix de son emplacement vit longtemps s'opposer deux tendances: les partisans de la reprise de l'anse Saint-Lambert, et ceux du site de Lympia, vallon marécageux situé à l'Est de la colline du Château. Charles-Emmanuel III se rangea finalement aux côtés des seconds en 1749; le creusement du nouveau bassin, coïncidant avec une période de paix, permit un certain développement commercial et urbain de la capitale du Comté dans la deuxième partie du XVIIIe siècle.

Mais les débouchés offerts par un arrière-pays firent surtout défaut au port-franc. Le pays niçois était un consommateur et un producteur très insuffisant. Il était donc indispensable de remplacer par une route carrossable les divers chemins muletiers traditionnels qui menaient en Piémont et, de là, vers l'Europe continentale. Le chemin royal du col de Tende reçut vers 1592 un nouveau tracé audacieux mais cette voie ne fut réellement rendue carrossable qu'en 1788, après que le vieux projet de percement au col de Tende ait finalement été abandonné.

Une semblable pénurie se manifeste également au niveau des capitaux disponibles. Les diverses "Compagnies du Port-franc" et "maisons de commerce" sous contrôle des souverains n'eurent guère de succès ni d'existence réelle. Il en fut de même pour les très nombreuses compagnies de commerce ou de navigation qui figuraient dans les mémoires et les rapports les plus variés.

Les théories économiques et le port-franc

L'influence personnelle des souverains sur la législation a déjà été constatée au début de cet exposé; mais les orientations générales contemporaines, concernant la politique économique, eurent également un rôle à jouer.

A partir du XVIIe siècle, le mercantilisme qui marqua l'Europe toute entière n'épargna pas la Maison de Savoie. Certains documents de la seconde moitié de ce siècle se présentent

comme de véritables cours d'étatisme économique à la française, de "colbertisme"¹¹. De semblables textes, préconisant la fondation de nombreuses manufactures, n'eurent guère de répercussions effectives sur "l'industrie" niçoise qui resta, malgré toutes les tentatives, basée sur quelques activités artisanales. Cette politique industrielle et protectionniste entraînait d'ailleurs en contradiction avec le principe même du port-franc et pouvait difficilement aider au développement du trafic.

D'autres exemples étrangers influencèrent les souverains et leurs conseillers dans une mesure moindre¹². Le cas déjà ancien des cités italiennes du Moyen-Age avait encore des admirateurs nostalgiques; mais la Hollande surtout éveillait les sympathies: un commerce d'entrepôt, souvent préconisé pour le port-franc, avait fait toute la puissance de cette province face à l'empire espagnol.

La Grande-Bretagne, enfin, jouait un rôle direct à Nice par son implantation ancienne et privilégiée.

En ce qui concerne plus spécialement le XVIIIe siècle, si aucune trace de mouvement physiocratique ne peut être décelée malgré les séjours de l'abbé Expilly vers 1780, on ne peut refuser "à priori" l'existence d'un despotisme éclairé, car il se manifesta le plus souvent au niveau de l'économie, par une reprise assez fidèle des vieilles recettes mercantilistes.

Les problèmes posés étaient délicats, et les diverses solutions finalement adoptées par les souverains en faveur du port franc, étaient chargées de contradictions et n'eurent pas toujours les plus heureux effets.

Le port-franc et la société

Cette institution qui visait au développement des activités économiques ne manqua pas d'exercer une certaine influence sur les différents groupes sociaux du Comté de Nice.

Selon des historiens comme Mousnier, les pays européens les plus avancés, la France et particulièrement depuis le XVIIe siècle les manifestations complexes d'une "lutte des ordres" entre bourgeoisie et noblesse. Nice, où les classes se trouvaient hiérarchisées au sein même de la vie municipale, connut diverses mutations consécutives, pour une large part, à la création d'un Sénat en 1614. Pourtant, à travers toute la documentation consultée, une constatation s'impose: si les petits boutiquiers étaient considérés avec quelque mépris, les marchands et les nobles se partageaient presque également les principales affaires industrielles et commerciales. Il est même souvent difficile de dégager les origines sociales de certaines personnes. La tendance générale de l'époque à une ascension de la bourgeoisie vers la noblesse se trouve encore complétée dans le cas niçois par une autre forme de rapprochement des deux classes: l'aristocratie adoptant, ou parfois conservant, les activités professionnelles des grands marchands.

La législation réduisant les "cas de dérogation, et l'influence d'une certaine tradition italienne se combinèrent certainement pour aboutir à ce résultat qui est confirmé par l'examen de deux personnalités caractéristiques.

André Pellegnino était le fils de Jean Dominique, riche négociant niçois, considéré comme noble, mais sans fief; Charles-Emmanuel 1er lui confia de hautes responsabilités: conseiller d'État, auditeur à la Chambre des Comptes, Contrôleur général des Finances, directeur général des Postes; mais sa carrière ne reçut une véritable consécration qu'en 1633, lorsqu'il fut investi du fief de Peille, avec le titre de comte.

Inversement, la famille Rosso possédant depuis 1592 le hameau de Bendejun, partie du fief de Châteauneuf, conserva longtemps après ses activités commerçantes: Barthélémy Rosso de Bendejun, chevalier de Malte, est nommé en 1658 conservateur et surintendant général du

¹¹ Port de Villefranche. Mazzo 1-16 (pièce portant le n°8).

¹² Port de Villefranche. Mazzo 3-8

port-franc par Charles-Emmanuel II à cause de sa grande expérience en matière économique.

Il semble donc difficile de dégager à Nice l'idée d'une véritable lutte des classes ou des ordres; on assiste plutôt à leur fusion.

CONCLUSION

Le port-franc considéré comme un privilège incompatible avec le principe de l'égalité fut aboli après l'entrée des troupes révolutionnaires françaises à Nice, en septembre 1792. Son rétablissement au début de la restauration sarde en 1814 fut ensuite de courte durée; des restrictions progressives aboutirent à sa suppression définitive en 1851. La rivalité de Gènes, nouvelle terre sarde, avait été un facteur déterminant, et donna en 1860 un nouvel argument en faveur du rattachement à la France.

Pourtant, durant la période française, ce fut la proximité de Marseille qui freina l'essor commercial; peu d'efforts en faveur du port une voie étroite jusqu'à Digne au lieu d'une grande voie ferrée directe vers le nord, par Lyon et Grenoble... Seul l'aéroport, en liaison directe avec le tourisme a enfin donné à la région niçoise un moyen de communication valable à l'échelle internationale.

Il ne faudrait pas toutefois que cet exposé permette de conclure à l'inefficacité totale du port-franc sur un plan local. La législation concernant les biens n'a évidemment guère profité au commerce à cause de ses contradictions internes et de divers problèmes matériels. Par contre, la réglementation en faveur des personnes offrait d'excellentes conditions d'accueil aux étrangers; elle encouragea très certainement la naissance précoce d'une activité touristique qui assura le développement économique ultérieur du littoral niçois.

Jean-Michel BESSI.