CENTRE DE DOCUMENTATION
DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

TRIMESTRIEL

RECHERCHES RÉGIONALES

(Côte d'Azur et Contrées Limitrophes)

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
5, AVENUE EDITH-CAVELL — NICE

LES RECHERCHES REGIONALES

BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par le

CENTRE DE DOCUMENTATION DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

Directeur : **M. DALMASSO,**
Agrégé de l'Université, Institut d'Etudes Littéraires de Nice.

Secrétaire de Rédaction : **Mme DEVUN,**
Documentaliste - Archiviste des Alpes-Maritimes.

Ce bulletin, conçu dans le cadre régional, se propose de présenter les travaux (mémoires, diplômes ou thèses) rédigés pour l'obtention d'un titre universitaire.

Nous demandons aux auteurs de résumer leur étude, d'en dégager les conclusions et d'indiquer sommairement leur bibliographie. Ainsi, espérons-nous, en faisant mieux connaître des résultats qui risquent quelquefois de demeurer un peu ignorés, faciliter les recherches futures. Dans le même but nous publierons également des documents destinés à préparer le terrain pour de nouvelles études de détail et de synthèse.

En assurant la publication de ce périodique, les Archives des Alpes-Maritimes sont fidèles à leur mission qui est essentiellement de fournir aux chercheurs les instruments de documentation indispensables à la réalisation de leur œuvre.

CENTRE de DOCUMENTATION
des
ARCHIVES des ALPES-MARITIMES

TRIMESTRIEL 1972 - N°3 12e année

- RECHERCHES REGIONALES -

Côte d'Azur et contrées limitrophes

Archives départementales
5,ter,avenue Edith-Cavell.
NICE

RECHERCHES REGIONALES

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

12e année

1972 – N° 3
Juillet-septembre

43

SOMMAIRE

Quelques Mémoires de maîtrise d'histoire présentés au cours de l'année universitaire 1971-1972.
U.E.R. des Lettres et Sciences Humaines de Nice.

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 P 2

La Féodalité à Peille au 18 e siècle, présenté en juin 1971. Professeur: M. BORDES.
Par Georges DOL p 12

La vie communale à Vence de 1750 à 1789, présenté en mai 1972. Professeur: M. BORDES.
Par Hélène GOURDOU P 16

Évolution démographique et désenclavement des vallées de Haute Provence et des Alpes niçoises: le rôle de la voie ferrée Nice-Digne, 1890-1931, présenté en octobre 1971. Professeur: P. GONNET
Par Michel LUMEDILUNA P 20

La presse niçoise entre 1860 et 1880, présenté en octobre 1971. Professeur: P.GONNET.
PAR Véronique PAIX P 33

La population niçoise en 1815. Aspects démographiques et socio-professionnels, Présenté en juin 1970. Professeur: P. GONNET
Par Alain RUGGIERO P 39

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 XVIIe 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 XIIIe siècle était tombé en ruine, des plages mal protégées des vents servirent de ports jusqu'au milieu du XVIIIe 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 édit[2] 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 1650,1e 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; 8e 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 ter 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, i1 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 a 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 XVIIIe[3]; 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

[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 peur 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

Provençaux avec le port de Marseille et en ajoutant le comtat venaissin, représentent la moitié du total des arrivées, tandis que le Languedoc et le Dauphiné envoient d'importants contingents.

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 4e 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 1669[5]. 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 1'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.

---

[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.

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

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 disparait, 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 peur 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 Conté 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 coté de ces concessions purement fiscales, d'autres privilèges furent accordés au port-franc. C'est le cas on particulier des maisons de commerce qu'encourageaient si vivement les souverains et dont il a déjà été question ci-dessus. i.ais 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 Pellegnino.[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'époque[9], 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 France[10]

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.

---

[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)

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 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 communauté s 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 cotés 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 entrait 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 moindre[12]. Le cas déjà ancien des cités italiennes du Moyen-âge 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 décalée 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 nu 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.

---

[11] Port de Villefranche. Mazzo 1-16 (pièce portant le n°8).
[12] Port de Villefranche. Mazzo 3-8

André Pellegnino était le fils de Jean Dominique, riche négociant niçois, considéré comme noble, mais sans fief; Charles-Emmanuel 1er lui confia dé 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 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 problèr1es 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.

LA FÉODALITÉ À PEILLE AU 18 e SIÈCLE, PRÉSENTÉ EN JUIN 1971. PROFESSEUR: M. BORDES.

Par GEORGES DOL

Dès le XVIIe siècle, la plupart des communautés du Comté de Nice tombèrent sous la dépendance de divers seigneurs[1]. Accablées de dettes et ne pouvant les rembourser elles furent contraintes de céder certains de leurs droits ou privilèges, afin d'assumer leurs finances. Peille, communauté de 700 habitants ait sud-est du comté, n'échappa nullement à cette vague d'inféodation et, pour survivre, dut se soumettre aux nobles niçois, les Lascaris.

Définir la nature de cette féodalité, en préciser les limites et examiner les conséquences, telles furent les questions auxquelles il convenait de répondre. Pour éclairer les deux premiers points (nature et limites), la documentation apparaît nettement suffisante. Par contre, en ce qui concerne les conséquences, les textes trop peu nombreux ne permettent pas d'établir rigoureusement les influences sur la vie communale et le poids de cette féodalité. Aussi, en exploitant plus sérieusement cette documentation fragmentaire, i1 convenait de revenir sur les conclusions hésitantes formulées au cours de l'étude de la féodalité à Peille au XVIIIe siècle[2].

LES LIENS JURIDIQUES.

L'examen des textes officiels fait clairement ressortir la nature féodale des liens unissant la communauté de Peille à la famille Lascaris.

Après les inféodations manquées de 1614 (comte Albino Bobba, gouverneur du Château de Nice), de 1633 (André Pellegnino) et de 1649 (sénateur Blancardi), Charles-Emmanuel II, duc de Savoie, se décida à racheter les droits en possession du sénateur Blancardi dans le but de régler les modalités de l'inféodation de la communauté de Peille aux Lascaris.

En effet, au milieu du XVIIe siècle, les dettes de la communauté étaient si importantes qu'une aide extérieure apparut nécessaire et même vitale. Et par un acte du 3 juin 1647[3], Jean-Baptiste Lascaris, gouverneur de la Ville de Nice et neveu de Jean-Paul Lascaris (Grand maître de l'Ordre de Malte), prêta à la communauté la somme importante de 16.000 ducatons (soit environ 96.000 livres). En contrepartie, Peille s'engageait à payer une rente annuelle et perpétuelle de 430 setiers de grains et 430 rubs d'huile. Enfin, i1 fut décidé que Jean-Baptiste Lascaris disposerait d'un banc dans l'église paroissiale de Poulie et surtout qu'il choisirait, selon le système de la "Rose", le baile du lieu, parmi deux personnes "de confiance" désignées par la communauté.

Cette situation exceptionnelle motiva l'intervention de Charles-Emmanuel II et la publication des lettres-patentas du 22 juin 1651[4] qui sanctionnèrent officiellement la soumission de Peille envers les Lascaris. Effectivement, les patentes de 1651 confirmèrent les dispositions de 1647 (rente annuelle et choix du baile) et attribuèrent le fief de Peille, avec "titre et dignité comtale", à Jean-Paul Lascaris, fils et successeur de Jean-Baptiste mort en 1650. Le Sénat de Nice ratifia cette inféodation le 17 juillet 1652 et les Peillois prêtèrent serment de fidélité en septembre. Dès lors, Peille va être soumise aux Lascaris pour près d'un siècle et demi.

La dignité comtale se transmit normalement de rite à male jusqu'en 1700, date à laquelle François-Gaétan Lascaris mourut sans héritier masculin. Aussi son frère Alexandre se trouva-t-il dans l'obligation de souscrire un nouveau contrat, après avoir offert la somme de 5 500 livres pour le "prix de l'inféodation du lieu et juridiction de Peille". Et, par les lettres

---

[1] Costamagna , Recherches sur les institutions communales dans le comté Le Nice au XVIIIe siècle, thèse dactylographiée, Nice 1971, vol. I. Canestrier P., L'inféodation des communes du Comté de Nice à la fin du XVIIe siècle, dans Nice. Historique, 1944, n°3,13.9 et suiv.- On trouvera des indications plus générales dans: Bordes-, La féodalité tardive dans Recherches Régionales, 1969, n°1.

[2] Cf. Dol G., La vie communale à Peille au XVIIIe siècle, mémoire de maîtrise, Nice, 1971, pp.100-108.

[3] Biblioth. de Cessole (Musée Masséna),Titoli comunali di Pegli; document n°13, f° 139 et ss.

[4] Biblioth. de Cessole (Musée Masséna), Inféodations et investitures du Comté de Nice f° 56 et ss.

d'inféodation du 4 février 1724[5], Victor-Amédée II sanctionna "la libre cession, vente et inféodation de Peille" au comte Alexandre Lascaris "pour luises héritiers et successeurs mâles, avec mère et mixte empire, première et seconde connaissance de toutes les causes civiles et criminelles, avec le droit de choisir les juges de première et seconde connaissance, bailes, secrétaire ,officiers des finances, campiers et officiers de justice". En outre, Alexandre Lascaris continuait à percevoir la rente annuelle de 430 setiers de grains et 430 rubs d'huile.

Comme on peut le constater, l'acte de 1724 précise et renforce les dispositions prises au siècle précédent. Peille continuait à acquitter la rente en nature. Mais, surtout, elle se voyait enlever le droit de choisir un certain nombre d'officiers (municipaux. En plus de l'élection du balle qu'elle ne contrôlait plus depuis 1651, la communauté n'intervenait plus dans la nomination des officiers de justice des finances, du secrétaire et des campiers. Ainsi les libertés communales se trouvaient restreintes et le caractère féodal des liens unissant Peille aux Lascaris en sortait renforcé au XVIIIe siècle.

Mais dans la pratique, la situation ne parait pas aussi claire. D'une part certains textes infirment les patentes ou lettres d'inféodation que nous venons d'examiner. D'autre part la documentation reste muette sur certains points et laisse donc, le champ libre à plusieurs déductions.

LA REALITE DE LA CHARTE FEODALE

En ce qui concerne les prérogatives administratives des comtes de Peille, les documents permettent d'être tout à fait affirmatif: la charge féodale imposée à la communauté de Peille n'apparaît pas aussi lourde que le lissait supposer l'acte de 1724. Nous aboutissons ainsi à un affaiblissement restreint de l'autonomie communale.

En effet, les comtes de Paille du XVIIIe siècle Alexandre et Jean-Paul Lascaris n'intervinrent jamais dans la désignation des campiers, des officiers des finances (exacteurs et auditeurs des comptes) et du secrétaire. Chaque année, lorsque le poste de secrétaire se trouvait vacant, les syndics et les assemblées peilloises continuaient à élire, selon les modalités fixées, les divers officiers mentionnés ci-dessus. Tous les registres des délibérations attestent ces contradictions par rapport aux lettres d'inféodation de 1724.

Par contre, le feudataire choisissait effectivement la baile local parmi les deux candidats proposés par les syndics. Mais il faut toutefois remarquer eue l'action des Lascaris en ce domaine n'en était pas peur autant déterminante. Tout d'abord le choix entre deux personnes seulement limitait a priori le rôle du seigneur. De plus le baile nommé prenait presque toujours comme adjoint le candidat refusé. Enfin, il est permis de penser que les syndics influençaient la décision du feudataire en Proposant, par exemple, un candidat illettré et l'autre non, ou bien une personne jeune et une seconde vieillissante, pratiquement retirée des affaires publiques.

Finalement la participation du feudataire dans l'élection des officiers municipaux se résumait à peu de choses. Ses prérogatives, inscrites clairement dans les textes de 1724, n'apparaissaient pas aussi importantes dans la réalité et se limitaient au choix, quasiment imposé, du baile. Peille contrôla les nominations sans bouleverser ses traditions et en feignant de respecter les décisions royales.

Sur le problème de la rente annuelle, nous demeurerons plus prudents. Dans un premier temps, le manque de référence à cette rente (une seule délibération des conseils est consacrée à cette question) nous incitait à conclure au non-paiement de celle-ci, même lorsqu'elle se transforma, à une date inconnue, en rente-argent.

[5] A.D. des A.M., B 17, f° 39 à 44.

Mais, au cours du procès intenté en 1768 contre le comte Jean-Paul Lascaris[6], la communauté de Poulie demanda la suppression de l'acte du 3 juin 1647 qui avait institué cette rente perpétuelle. Donc, en 1768, la communauté fournissait toujours les 430 setiers de grain et les 430 rubs d'huile (ou l'équivalent en argent). Comme le Sénat de Nice ne suivit pas la communauté dans sa demande, Peille continua, après 1768, à honorer le contrat de 1647. Le fait de ne pas trouver trace de ces paiements dans les registres des délibérations s'expliquerait alors simplement: il était inutile de transcrire dans les comptes communaux une somme directement transmise par les Peillois au comte Lascaris.

Il apparaît donc nécessaire d'apprécier l'importance de cette rente par rapport aux ressources locales. Au temps où la rente se payait en nature, on peut l'évaluer approximativement au dixième de la production communautaire en céréales et huile. Ces quantités n'étaient donc pas négligeables, notamment en ce qui concerne les grains rarement excédentaires. D'autre part, la rente demeurait fixe, indépendante de la production agricole toujours fluctuante sous l'ancien Régime. La rente-nature fut ensuite transformée en rente-argent, aux taux de 4,10 livres par setier de grain et de 4 livres par rub d'huile[7]. Au total, cette rente-argent s'élevait donc à 3483 livres, somme considérable si l'on songe que les revenus de la communauté oscillaient, selon les années, entre 7000 et 10 000 livres. Qu'il s'agisse de la rente-nature ou de la rente-argent, la charge pouvait titre considérée comme lourde, confirmant ainsi l'affirmation de l'intendant Joanini.

CONCLUSION

Les quelques mises au point que nous venons d'effectuer doivent aboutir, nous semble-t-il à des conclusions nuancées sur la réalité de la charge féodale pesant sur la communauté de Peille, conclusions qui n'en restent pas moins significatives.

Le paiement effectif de la rente représente assurément une gêne certaine pour les habitants et la communauté de. Peille. Mais, fait très important à souligner, les dispositions assurant l'ingérence du feudataire dans l'administration communale ne furent pas, et de loin, toutes respectées. Au XVIIIe siècle, les comtes de Peille ne sont jamais intervenus dans les nominations des secrétaires, campiers, officiers des finances, comme le prévoyaient les patentes de 1724. Donc, nous sommes bien en présence d'une féodalité atténuée, tout au moins vis-à-vis des intentions royales ou seigneuriales.

Ce qui est significatif, c'est qu'à propos de Peille les souverains sardes et la puissante famille Lascaris n'ont pu supprimer totalement les libertés communales. L'installation d'une "féodalité tardive" aurait dû en effet renforcer la mainmise des autorités centrales sur l'administration des communautés, mainmise déjà importante au XVIIIe siècle.

Plus que d'apprécier le poids exercé par la féodalité, les Peillois ne s'en sont plaints qu'une seule fois au XVIIIe siècle il nous paraît utile de souligner le caractère vivant des libertés communales, défendues par tous les moyens même s'il fallait ignorer des décisions royales. Aussi le fait de payer chaque année une rente reste-t-il secondaire face à l'essentiel, la préservation de certaines libertés séculaires et fortement ancrées dans les esprits méridionaux.

Georges DOL.

[6] Biblioth. de Cessole (Musée Masséna), Titoli comunali di Peglia document n°7, f° 99.
[7] A.D. des A.M. Rapport Joanini, 1752, f° 173.

LA VIE COMMUNALE À VENCE DE 1750 À 1789, PRÉSENTÉ EN MAI 1972. PROFESSEUR: M. BORDES.

Par HÉLÈNE GOURDOU

En 1750, date à laquelle débute notre étude sur Vence, nous nous trouvons en présence d'une communauté meurtrie, comme la Provence toute entière, par deux guerres en l'espace d'un demi-siècle. Elle derrière elle, un passé communal fort mouvementé, marqué par des luttes épisodiques plus ou moins graves avec ses seigneurs, un laïc, membre de la famille de Villeneuve, et un ecclésiastique, l'évêque, pour obtenir le recouvrement de certains de ses privilèges et droits.

L'administration communale.

Vence est une petite communauté dotée d'une organisation communale très bien structurée et assez complexe, alliant le système d'élection par délégation de pouvoir à celui par cooptation.

Les conseils sont le centre do l'administration communale, et le siège de toute vie politique de la cité; ils délèguent le pouvoir exécutif aux consuls.

L'examen des registres de délibérations révèle une très grande cohésion et une solide entente pour préserver les libertés et les -privilèges de la cité entre les différents officiers communaux face aux prétentions des deux coseigneurs de Vence, le baron de Villeneuve et l'évêque.

L'existence d'un bureau de Police créé à l'instar de celui d'Aix en 1628 ne lui procure que des ennuis. En effet, les seigneurs n'apprécient guère certaines décisions prises par la communauté qui se proclame maître de la police, ce qu'ils lui contestent durant de longues années. A cause de ses seigneurs Vence doit se résigner, impuissante, à voir ses élections de 1763 partiellement annulées, ses consuls emprisonnés, et humiliée doit, par l'intermédiaire de ces mémos consuls, demander pardon au baron et à l'évêque, au cours d'un conseil extraordinaire, auquel d'ailleurs ces derniers ne daignent pas assister. Pour éviter "brigues et caballes " le roi intervient directement en nomment par deux fois les maires et consuls. Cependant ces ingérences dans la vie politique de Vence ne sont qu'exceptionnelles et n'ont aucune répercussion dans le déroulement normal de la vie communale qui ne subit plus aucune influence directe ou indirecte, qu'elle soit monarchique ou seigneuriale. A cet effet, par un arrêt daté du 13 avril 170 de la Cour du Parlement communauté obtient que les parents du baron de Villeneuve jusqu'au 4e degré compris, soient exclus des charges communales et des conseils. Malgré ces petites atteintes passagères à son pouvoir communal, nous pouvons tout de même dire que Vence a joui d'une assez grande autonomie administrative.

L'administration financière.

La vie financière de la communauté, comme la vie administrative et politique est fertile en évènements locaux de toute première importance. Ils ont eu, en effet, une répercussion assez sensible sur l'évolution normale des affaires financières de Vence. Le premier de ces faits est l'arrêt du 30 juin 1763 intervenu à la suite d'un différend opposant la communauté à ses seigneurs Il maintient les seigneurs dans leurs exemptions rêves. Désormais chaque année au cours du Conseil général d'imposition, il est dressé des tableaux séparés des différentes charges incombant aux habitants et aux forains, à l'évêque, au baron de Villeneuve. Les tableaux des revenus correspondant à l'établissement desquels participent les intéressés sont également dressés. Les produits des rèves et autres revenus du domaine n'entrent pas dans les revenus des seigneurs puisqu'ils n'y participent point. Ils ont droit de ce fait à des taux spéciaux d'imposition de la taille pour la possession de leurs seuls biens roturiers, plus élevés que ceux attribués aux habitants et aux forains. Leurs biens nobles et ecclésiastiques sont évidement francs de taille.

A partir de 1772 une suite d'autorisations de l'intendant, puis deux arrêts du Conseil du Roi, l'un en 1777, l'autre en 1783 permettent le paiement de la capitation en corps de

communauté. Le bilan est très positif: la ville connaît un accroissement démographique considérable par suite de l'installation définitive d'ouvriers agricoles dans le terroir et l'économie locale de cc fait s'en trouve sensiblement améliorée.

En 1776, il est décidé de la refonte d'un nouveau cadastre. C'est une opération importante, fort onéreuse mais qui comporte tout de même de grands avantages: le nouveau cadastre est plus aéré, plus maniable, chaque propriétaire ayant tous ses biens regroupés et non disséminés au fur et à mesure des ventes et des achats successifs. L'estimation cadastrale de la région est beaucoup plus sérieuse et valable que là précédente. Chacun y trouve son intérêt: d'une part les propriétaires, d'autre part l'exacteur de la taille qui peut plus facilement dresser la liste des possédants biens avec le relevé des cotes cadastrales correspondantes.

En 1783 enfin, deux évènements liés l'un à l'autre viennent perturber la petite localité. L'orage de grêle de juin 1783 dévastant le terroir a comme conséquence directe l'abaissement des taux de la taille cadastrale. Ceux-ci étant jugés trop bas, les délibérants qui ont approuvé cette réduction, sont condamnés solidairement d'une part à payer les 11541 livres 7 sols 4 deniers de la taille qui auraient du être acquittés par les habitants et à une amende de 1000 livres parce que l'imposition qu'ils avaient décidée était insuffisante. Évidemment cette condamnation ne retombe pas sur toute la communauté, mais elle est tout de même un évènement local assez grave et rare pour que nous puissions l'inclure dans le nombre des faits importants qui ont marqué la vie financière vençoise.

L'accès aux principaux postes de la communauté est basé sur l'importance de la cote cadastrale des préposés aux dites charges. Ce sont donc les plus allivrés qui sont à la tête des organes de gestion. Comme ils sont les plus cotés, ils cherchent évidemment à faire, prévaloir une politique d'imposition qui leur profite au maximum. Que vont-ils donc faire pour cela? Le principal impôt est la taillé. Ils ne peuvent le supprimer mais vont faire en sorte d'en supporter le moins possible le poids. La première taille est celle sur les biens-fonds. C'est un impôt sur les biens roturiers encadastrés à proportion de leur allivrement Les taux sont plus forts pour les forains et plus tard pour les seigneurs qui ne sont pas admis à participer aux décisions politiques de la communauté minoritaires, ils n'ont donc aucun représentant au sein du conseil général d'imposition qui défende leurs intérêts. Ils doivent donc subir un taux d'imposition sur la taille des biens-fonds plus élevé que celui délivré aux habitants. Cette taille cadastrale s'ajoute une taille sur le bétail ne touchant pas forcément l'ensemble des propriétaires fonciers mais seulement les possesseurs de certains animaux. La taille, si elle n'est pas personnelle, permet d'une part à tous les encadastrés, d'autre part à tous les détenteurs de bétail de supporter le poids de l'imposition. Le produit de ces différentes impositions ne représente que 33% des recettes communales.

Où donc trouver les ressources complémentaires nécessaires pour parvenir à acquitter toutes les chargesIdont.les impositions du pays qui pèsent très lourd dans le budget, et aussi pour faire face également aux multiples et très onéreux travaux qu'entreprend la ville ? La communauté trouve, par le biais de l'affermage dés engins banaux, la solution à ses problèmes de rentrées de fonds. Entre 1501 et 1658, elle a réussi à racheter tous las droits de banalité aux seigneurs de Villeneuve qui trouvaient que les engins banaux leur revenaient trop chers. La banalité étant réelle en Provence, Vence l'a reprise à son compte et y a assujetti ses habitants en en excluant toutefois les seigneurs. Les autres revenus du domaine constitués par l'affermage de l'eau pour arroser les jardins, des herbages et des terres de Malvans ne représentent qu'un gain dérisoire: 1% comparativement aux 44% que rapportent les engins banaux.

Les mixes occupent quant à elles une part restreinte dans les recettes: 4%. Elles ne sont qu'un revenu d'appoint, apparaissant et disparaissant au gré des besoins financiers locaux.

Les rentrées de son ries diverses et en particulier des reliquats des trésoriers ne sont pas à oublier. Ces sommes permettent lorsqu'elles sont importantes de diminuer très sensiblement les impositions.

Quand les charges deviennent trop lourdes à la suite de dépenses extraordinaire auxquelles la communauté doit faire face, le conseil général de l'imposition décide tout d'abord une augmentation des différents taux de la taille, mais les plus allivrés étant à la tête de la communauté les taux de la taille cadastrale ne sont pas augmentés énormément et en particulier celui incombant aux habitants car ce serait en désaccord avec les intérêts des administrateurs. Les sommes nécessaires au renouvèlement des différentes dépenses envisagées proviennent plutôt des revenus des engins banaux, soit à la suite de l'augmentation des taux des principales redevances, soit à ln suite de la multiplication des engins banaux déjà en place ou de la création d'un nouveau type de moulin: celui à recense. Éventuellement la création temporaire des différentes rèves permet à Vence de se tirer de situations financières difficiles.

Mous pouvons donc affirmer que la communauté de Vence pratique une politique de l'imposition sauvegardant au mieux les intérêts fonciers des administrateurs qui sont les plus allivrés, en accord toutefois avec les ressources les mieux appropriées de la communauté: les revenus procurés surtout par la possession des engins banaux et occasionnellement pur des rèves diverses et épisodiques.

Les seigneurs et la communauté.

Petite communauté provençale, Vence est dirigée par deux coseigneurs. Ils ne possèdent qu'une partie infime du terroir:1,52% bien qu'ils soient de grands propriétaires terriens. Par divers achats et transactions les habitants ont racheté toutes les banalités et se sont libérés des servitudes personnelles, quant aux charges seigneuriales qu'ils ont à supporter, elles sont faibles.

La communauté qui ne dépend donc, du point de vue économique, en aucune façon de sus seigneurs, se sent plus forte pour prendre des initiatives oui ne sont pas du goût de ses maîtres. L'autorité juridique est d'autant plus forte, ou du moins essaie de le paraître, que l'autorité économique est faible. Les seigneurs sentant la communauté leur échapper, tentent de redresser le courant en leur faveur. Le seul moyen dont ils disposent à cet effet est d'intenter des actions contre elle. Mais la petite localité réagit violemment et se défend avec acharnement car elle ne supporte aucune atteinte aux droits qu'elle a réussi à obtenir antérieurement. Les heurts sont d'autant plus violents que personne ne veut s'avouer vaincu. Nous assistons, du moins jusqu'en 1776, à un constant rééquilibre des forces tantôt au profit de la communauté tantôt au profit des seigneurs, la balance penchant toutefois beaucoup plus du coté seigneurial, malgré tous les efforts déployés par la communauté pour essayer à chaque fois de faire triompher sa cause. Elle n'hésite guère à s'adresser en dernier ressort au roi par requête afin de récupérer les droits que les seigneurs ont réussi à usurper.

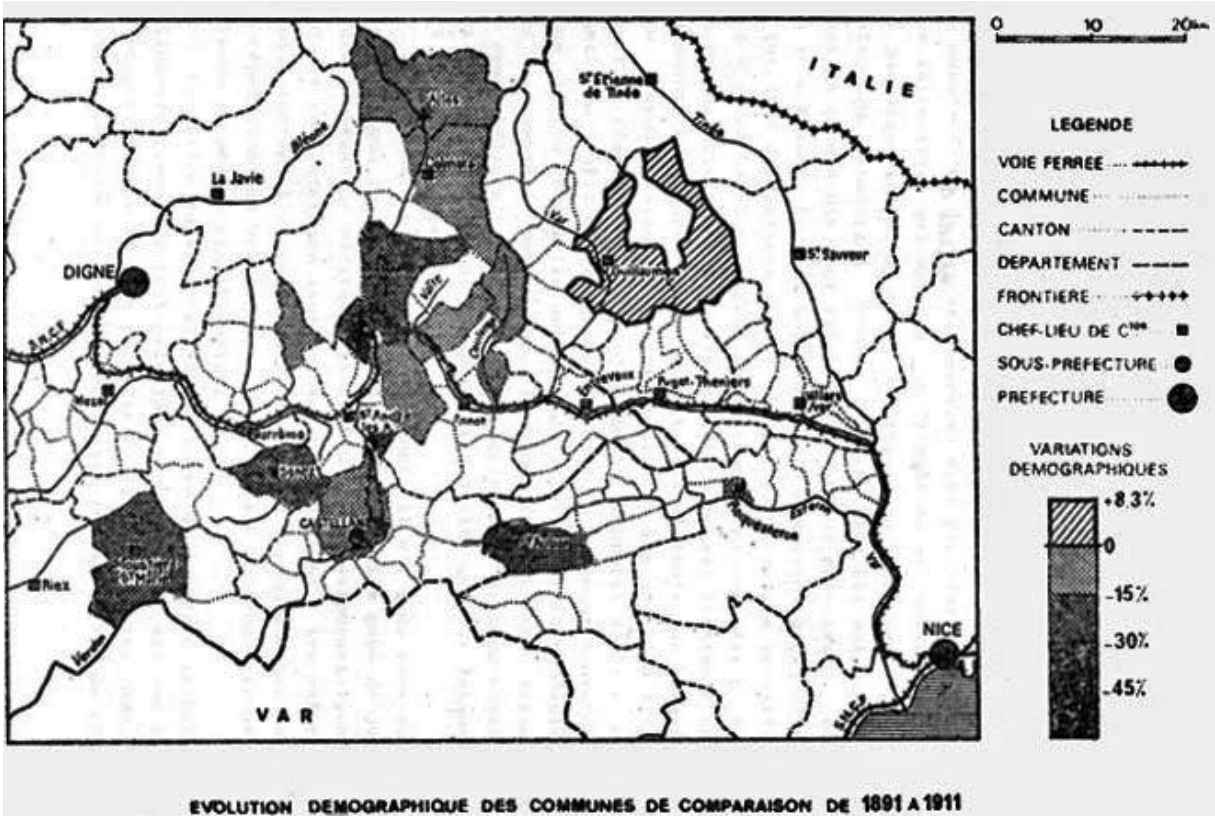
L'affirmation de Le Trosne disant "il n'y a de réel dans la féodalité que les procès" exprimant ainsi que les gens de justice seuls tiraient un véritable profit du régime seigneurial, en raison des contestations sans nombre que pouvaient faire naître à chaque instant l'obscurité des coutumes, l'imprécision des termes, la répétition des droits qu'on avait laissé arrérager, trouve donc à Vence sa pleine signification.

La lettre du 17 mars 1789, au cours de laquelle le baron de Villeneuve renonce à tout privilège pécuniaire et dit son désir de supporter dans la plus parfaite égalité toutes les charges publiques, annonce avec une légère anticipation la fin de tout un régime que les décisions prises durant la nuit du 4 août vont rendre vraiment effective. Elle amène un effondrement total et irréversible du régime seigneurial atteignant à la fois et le baron et l'évêque tous deux coseigneurs de Vence.

Hélène GOURDOU.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET DÉSENCLAVEMENT DES VALLÉES DE HAUTE PROVENCE ET DES ALPES NIÇOISES: LE RÔLE DE LA VOIE FERRÉE NICE-DIGNE, 1890-1931, PRÉSENTÉ EN OCTOBRE 1971. PROFESSEUR: P. GONNET

Par MICHEL LUMEDILUNA



Le rôle de la voie ferrée de Nice à Digne. 1890-1931

Préparé sous la direction de P. GONNET, et soutenu à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice en octobre 1971, le mémoire de maîtrise de Michel LUMEDILUNA[1] s'insère dans une orientation de recherches définie par l'atelier d'étude des migrations rattaché au Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine. Il apporte des précisions intéressantes sur l'exode montagnard à la fin du XIXe siècle et dans la première moitié du XXe.

Une double hypothèse de travail est au point de départ de 1'étude; la voie ferrée Nice-Digne a affecté:

- l'évolution démographique des vallées desservies, en facilitant l'exode rural;
- l'économie des zones desservies en contribuant à leur désenclavement.

Plusieurs sources importantes, sur lesquelles on croyait pouvoir compter, faisant défaut[2] l'analyse a dû être conçue et orientée principalement en fonction des données statistiques issues de sources démographiques et économiques. Le bilan des recherches une fois dressé, il devenait possible de conclure sur la validité des hypothèses de travail formulées initialement.

Le titre exact du mémoire est Incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne, des Chemins de fer de la Provence sur l'évolution démographique et le désenclavement des vallées des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute-Provence, de 1890 à 1931

[1] Le titre exact du mémoire est Incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne, des Chemins de fer de la Provence sur l'évolution démographique et le désenclavement des vallées des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute-Provence, de 1890 à1931

[2] Cf. ci-après, § I, Les étapes de l'analyse.

LES ÉTAPES DE L'ANALYSE

Elles ont pu être définies au fur et à Mesure que les problèmes de méthode[3] apparus dans le début des recherches trouvaient des solutions appropriées. Parmi ces problèmes, d'ailleurs fort divers, ceux résultant des lacunes de la documentation ont été les plus criants à chaque niveau de l'analyse, d'autant plus que cette carence devait forcément avoir une répercussion sur la valeur du bilan des recherches. En effet, il n'a pas été possible d'exploiter certaines sources fondamentales, inexistantes ou inabordables[4]. Je songe cri particulier aux statistiques concernant le nombre de voyageurs transportés annuellement sur la ligne Nice-Digne de, 1892 à 1931 et aux tonnages annuels des marchandises y ayant circulé dans la même période.

Dans ces conditions, les principales sources utilisées ont été les dénombrements de population[5] et quelques séries de statistiques agricoles, de 1891-1892 à 1930-1931. Ces sources ont été exploitées en vue de l'étude d'un certain nombre de communes desservies par la ligne Nice-Digne[6]. Je dois cependant ajouter que, par chance, j'ai pu utiliser des documents d'un intérêt exceptionnel, à savoir les recettes des gares de 1895 à 1904[7].

Autre point de méthode important, le problème des communes de comparaison a imposé une série de choix parfois délicate. Particulièrement pour la Partie démographique du mémoire, il m'est apparu qu'il était peu concevable de tenter de déceler ruelle influence la mise en service de la ligne Nice-Digne a pu exercer sur la démographie des seize communes choisies sans étayer l'analyse sur des éléments comparatifs. C'est ainsi que l'évolution démographique de ces seize communes a été mise en parallèle avec celle de douze communes de comparaison, non desservies par la voie ferrée[8]. Ces dernières communes ont été choisies en fonction de critères définis par la situation géographique, la qualité administrative ou le chiffre de population.

Ces questions de méthodologie réglées, l'organisation de l'analyse a été entreprise. L'ampleur accordée à la première partie du mémoire, intitulée "les conditions naturelles et le laborieux établissement des voies de communication" est justifiée par le fait que, de toute évidence, le sujet traité nécessitait un premier développement ayant pour but de définir le cadre géographique des zones étudiées et les préalables aux influences exercées par le chemin de fer sur leur démographie et leur économie. Les données naturelles sont loin d'être propices à la création d'axes de circulation, routes comme voies ferrées: le climat est rigoureux et capricieux, mais surtout, tant dans les Préalpes de Nice que dans les Préalpes de Digne, le relief, cloisonné à l'extrême, constitue un obstacle difficile à surmonter et maintient dans l'isolement un grand

---

[3] Cf. mémoire (méthodologie, p.145-146) Bibl. Univ. Lettres Nice

[4] Dans sa thèse, Les chemins de fer de Provence, réseau d'intérêt général, Aix 1953, 298 p. M. R. Molina avait déjà déploré la carence des documents

[5] Les dénombrements de population ont été relevés et commentés pour une période allant de 1056-1857 à 1931, ceci afin d'obtenir une vue d'ensemble sur les aspects durables de l'évolution démographique.

[6] La liste de ces communes, choisies de telle sorte qu'elles constituent un échantillonnage suffisamment représentatif, est la suivante: Villars-sur-Var, Touët-sur-Var, Puget-Théniers, Entrevaux, St-Benoît, Annot, Méailles, Thorame-Haute, Argens, Allons, St-André-des-Alpes, Barrême, Le Poil, Majastre, Châteauredon et Mézel;

[7] Ces recettes de gares, parmi lesquelles ont été retenues pour l'exploitation graphique les recettes grande vitesse voyageurs et petite vitesse marchandises, figurent dans les rapports annuels du conseil d'administration et des commissaires aux comptes de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, concessionnaire de la ligne Nice-Digne, devenue en 1923 Cie des Chemins de fer de Provence. Les rapports en question sont insérés dates la série S des archives départementales à Digne et à Nice.

[8] La liste de ces douze communes de comparaison est la suivante; Roquestéron pour Villàrs-sur-Var; Beuil pour Touët-sur-Var; St-Auban pour Puget-Théniers; Guillaumes pour Entrevaux; Braux pour St-Benoît et Méailles; Allos pour Annot; Colmars pour Thorame-Haute; Angles pour Argens et Allons; Castellane pour St-André-des-Alpes; Senez pour Barrême; Lambruisse pour Le Poil et Majastres et Moustiers Ste-Marie pour Châteauredon et Mézel.

nombre d'agglomérations. Cet obstacle du relief la voie ferrée a dû le forcer à coups d'ouvrages d'art, souterrains et viaducs.

Parmi les préalables aux conséquences de l'apparition de la voie ferrée, l'aménagement des routes, qui se situe ici essentiellement sous le second Empire et durant les premières décennies de la République[9], a été évoqué en tant que première grande phase du désenclavement des vallées. J'ai également insisté sur un autre préalable, moins directement perceptible: le fait que la ligne Nice-Digne ait été une réalisation de longue haleine. L'idée de sa construction ne s'imposa pas facilement[10]. L'échec des premiers projets et demandes de concession[11] en témoigne. Seule l'adoption de la voie étroite[12] put permettre d'amorcer les travaux de construction de la ligne. Finalement, ses deux premiers tronçons une fois construits[13] elle demeura inachevée de 1892 à 1911, année où eut lieu son inauguration officielle. Cette longue période de dix-neuf ans, durant laquelle la ligne Nice-Digne ne put jouer pleinement son rôle, devait nécessairement, être isolée, en tant que période charnière, dans la suite de l'analyse.

Précisément, le premier problème qui s'est posé au niveau de la deuxième partie du mémoire a été celui du découpage chronologique, de la périodisation. Dans cette deuxième partie, il s'agissait de mettre en lumière les rapports ayant existé entre la voie ferrée lace-Digne et l'évolution démographique des vallées desservies. Pour faciliter l'analyse, trois périodes ont été retenues et successivement étudiées: 1856/1291; 1892/1911; 1911/1931. Dans le cadre de la première période, l'étude a porté sur le mouvement de la population avant l'ouverture à l'exploitation des premiers tronçons de la ligne[14]. Il était en effet nécessaire de connaître les tendances générales de la démographie avant 1892 pour pouvoir définir la situation, dans ce domaine, à cette date, et partant, pour pouvoir mieux apprécier les effets de l'ouverture au trafic des tronçons de Digne-S-André et Nice-Puget-Théniers Annot[15] sur l'évolution démographique au cours de la deuxième période, soit de I892 à 1911[16]. Enfin, il était logique de consacrer une étude particulière au mouvement démographique dans nos communes après l'ouverture totale de la ligne au trafic, durant la troisième période, soit de 1911 à 1931. Les incidences importantes de la guerre de 1914-1918[17] tant sur le plan humain que sur le trafic, voyageurs notamment, de la ligne Nice-Digne, supposent une analyse complémentaire s'insérant dans l'examen de la période 1511-1931.

Ces jalons chronologiques étant posés, il restait à fixer les limites de la recherche démographique et à adopter une méthode d'analyse logique. Toute étude exhaustive était a priori exclue, ces questions démographiques ayant fait l'objet de plusieurs travaux très

---

[9] Il faut souligner que l'arrière-pays des Alpes-Maritimes n'a été atteint par le réseau routier que fort tardivement; ainsi, dans la vallée du Cians, Beuil était désenclavé en 1894, et St-Estienne-de-Tinée ne fut débloqué qu'en 1896.

[10] Le passage du stade des études et des avant-projets à celui de lu réalisation fut en grande partie déterminé par l'évolution de la situation militaire sur la frontière franco-italienne dans les années 1836-1838.La ligne Nice-Digne était alors considérée avant tout comme une ligne stratégique.

[11] Le premier projet d'une ligne Nice-Digne date de 1861 et la première demande de concession de 1872.

[12] Le choix de la voie étroite correspondait à un souci d'économie, la pose de la voie normale étant prévue ultérieurement de Nice à Digne

[13] … c'est à dire le tronçon Digne-St-André, entièrement livré à l'exploitation le 4 mai 1892, et le tronçon Nice-Puget-Théniers, totalement exploitable à partir du 27 juillet 1892.

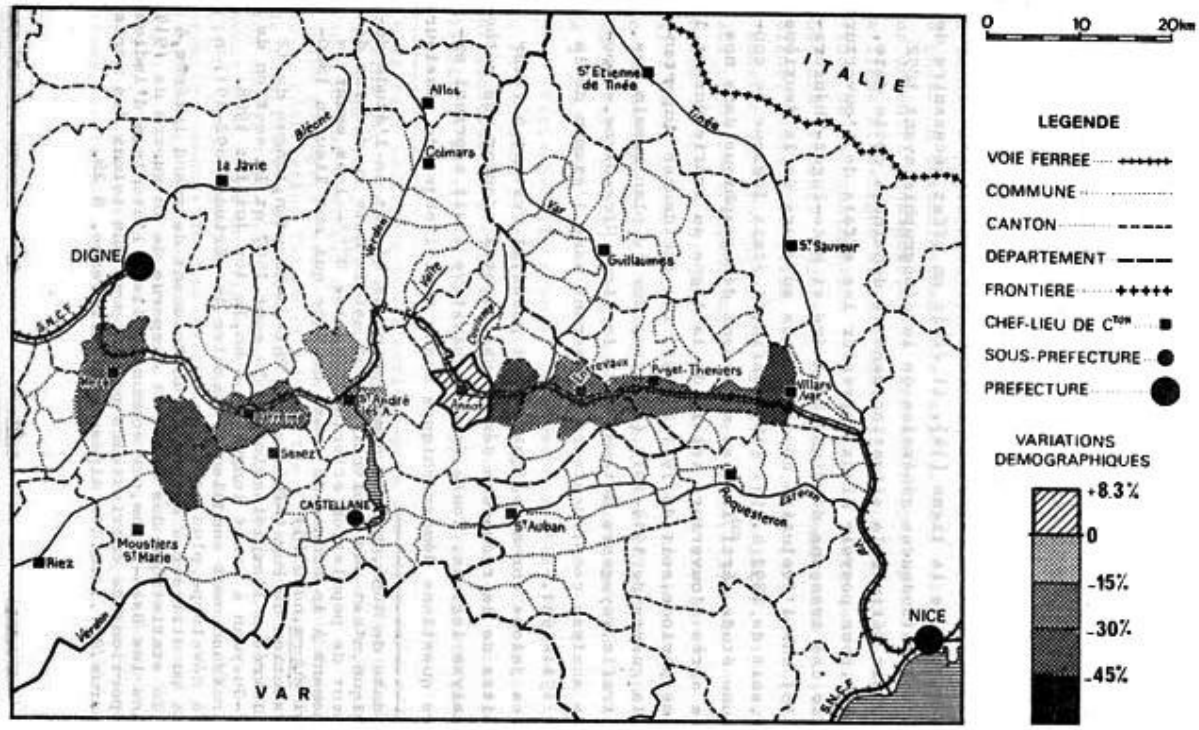
[14] La date de 1856, choisie comme point de départ de l'étude démographique, n'est pas arbitraire.1856 est la date du dernier dénombrement de population effectué dans les Bases-Alpes avant le rattachement à la France du comté de Nice qui eut lieu en 1860- cf. aussi supra, note (5)

[15] La section de Puget-Théniers à Pont-de-Gueydan, longue de 12 km, fut livrée à l'exploitation le 30 sept.1907 et la section de Pont-de-Gueydan à Annot longue de 8 km, le 1er Juillet 1908.

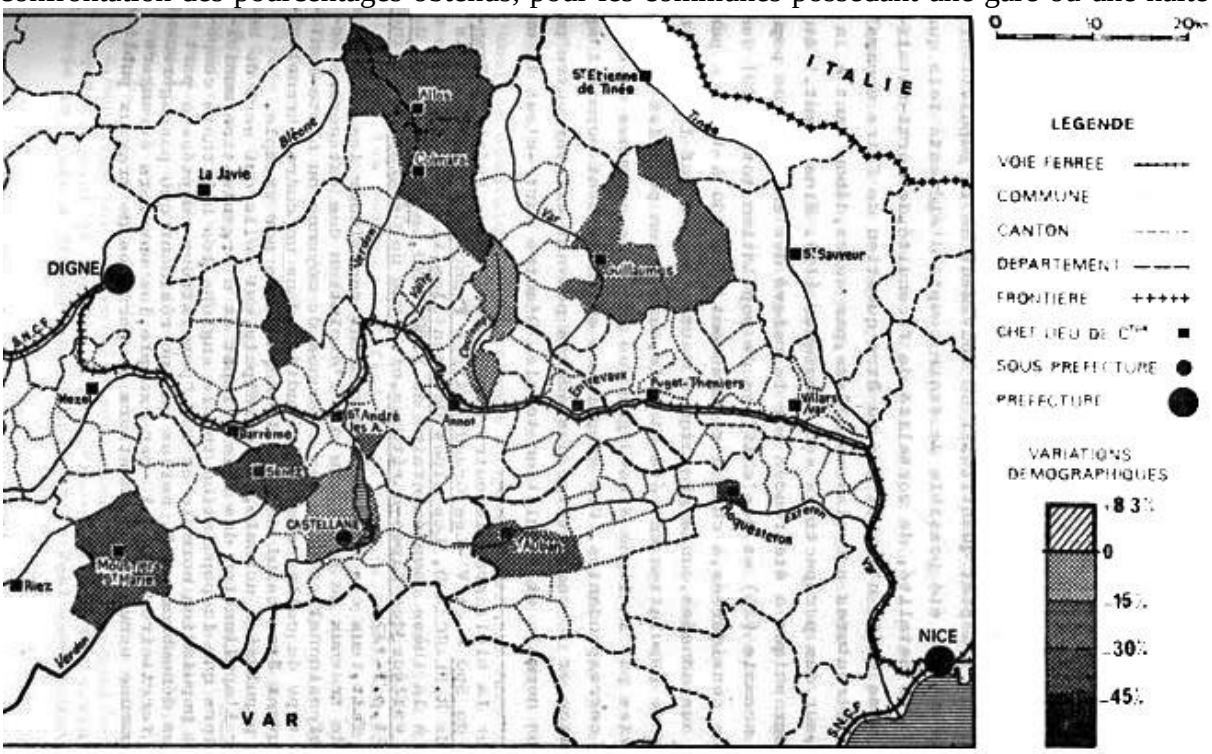
[16] Le raisonnement conduisant à isoler la période 1692-1911 a été déjà développé plus haut.

[17] J'ai pu utiliser, à ce propos, un document de grand intérêt, à savoir la statistique des morts et disparus de la guerre de 1914- 1918 dans les Basses-Alpes, par communes. Elle a l'avantage d'indiquer les proportions de cultivateurs par rapport aux totaux des morts et disparus. Réf.: A.D. des Alpes-de-Haute-Provence, R 28.

poussés[18] et ne représentant en outre qu'une partie du mémoire. C'est pourquoi l'analyse reste


0 10 20km
ITALIE
LEGENDE
VOIE FERREE
COMMUNE
CANTON
DEPARTEMENT
FRONTIERE
CHEF-LIEU DE C^ON
SOUS-PREFECTURE
PREFECTURE
VARIATIONS DEMOGRAPHIQUES
+8.3%
0
-15%
-30%
-45%
DIGNE
NICE
CASTELLANE
VAR
Allos
Colmars
La Javie
St Etienne de Tinée
St Sauveur
Guillaumes
Puget-Theniers
Villars sur Var
St André de A.
Senez
Moustiers St Marie
Riez
St Auban
Roquesteron
Tinée
Var
Verdon
Bléone
Cians
Vaire
Estéron
Jabron
Colomby
Chalvagne
Chaudan
Lévens
Gilette
Malvan
Cagnes
Carros
Gattières
Tourrette
Levens
Coaraze
Contes
Peillon
Peillon
Peillon

pour chaque commune, entre les dates extrêmes de chacune des trois périodes retenues[22]. La confrontation des pourcentages obtenus, pour les communes possédant une gare ou une halte



EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE COMPARAISON DE 1911 A 1931

sur la ligne Nice-Digne, d'une part, et pour les communes de comparaison, demeurées à l'écart du rail d'autre part, a été à l'origine de conclusions particulièrement nettes[23].

Il convient d'ailleurs de signaler que celles-ci ont été renforcées par les constatations résultant l'examen des recettes grande vitesse voyageurs, transcrites sous forme de graphiques de certaines gares[24], sur une période assez brève, certes -de 1895 à 1904- mais qu'il était impossible de négliger. De même, le problème des rapports entre la création de la voie ferrée et l'extension du tourisme dans toutes les communes qu'elle rendait plus accessibles ne pouvait être passé sous silence. La question des migrations touristiques entre littoral de la Côte d'Azur et arrière-pays a donc été abordée au[25] niveau de l'étude démographique, où elle m'a semblé. s'insérer plus logiquement que dans l'analyse économique par secteurs géographiques qui fait l'objet de la troisième partie du mémoire.

Le but recherché dans cette dernière partie était de déterminer les incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne sur le désenclavement économique des vallées desservies, de 1892 à 1931. Plusieurs solutions étaient envisageables pour y parvenir. Celle oui aurait consisté à dresser un bilan de toutes les branches de l'activité économique,

---

[22] …c'est à dire 1856-57 et 1891,1391 et 1911,1911 et 1931 cf .supra

[23] Cette confrontation a mis en évidence le rôle joué par le chemin de fer, cf. infra, les grands aspects du bilan.

[24] Les gares sont: Villars-S/Var; Touët-de-Beuil (devenu Touët-S/Var en 1911); Puget-Theniers; St-André; Barrême et Mézel, Chateauredon sur les recettes annuelles des gares, cf.supra, n.(7)

[25] Cf. mémoire, P. 62-65: "Incidences de la mise en service partielle de la ligne Nice-Digne sur l'essor touristique des vallées desservies". Il est vraisemblable de supposer que ces incidences ont connu des prolongements lorsque la compagnie des chemins de fer de la Provence exploita les lignes des tramways départementaux. Des A.M. qui lui avaient été concédées: de Pont-Charles-Albert à Roquestéron; de la Vésubie (Plan-du-Var) à St-Martin-Vésubie; de la Tinée à St-Sauveur S/Tinée et de Pont-de-Gueydan à Guillaumes. Toutes ces lignes, dont les premières furent ouvertes au trafic vers 1910, étaient en quelque sorte des ramifications greffées sur la voie ferrée Nice-Digne. Leur existence fut d'ailleurs éphémère.

considérées successivement, pour l'ensemble des seize communes étudiées, n'a pas été retenue, pour éviter de rendre l'analyse trop confuse. Il était concevable d'opter pour un découpage par zones d'altitudes, regroupant les communes des basses vallées, celles de la moyenne montagne, enfin celles de haute montagne[26], car les ressources économiques varient dans une certaine mesure en fonction de l'altitude. Mais il était également possible d'adopter un plan dissociant les villages-centres, tels les chefs-lieux de cantons des agglomérations moins importantes, des localités plus modestes. En définitive, parce que cela paraissait la solution la plus commode, sinon la plus rigoureuse, l'analyse économique a été menée dans le cadre des divers bassins hydrographiques traversés par la ligne Nice-Digne: vallée du Var moyen, vallées du Coulomp et de la Vaïre; bassin du Haut-Verdon et bassin de l'Asse.
La valeur scientifique des statistiques agricoles dépouillées au cours de mes recherches s'étant révélée fortement contestable[27], et celles-ci constituant l'essentiel de la documentation sur le plan économique, il a été nécessaire d'avoir recours à des compléments d'information. Ils ont été fournis d'une part, pour les années 1893-1904, par les recettes petite vitesse marchandises de quelques gares, d'autre part, de façon plus générale, par les renseignements oraux, exploités avec prudence, réellement précieux cependant pour éclairer certains points, comme celui de la nature des produits transportés au début du siècle et jusqu'en 1931 sur la ligne Nice-Digne, par exemple.

Toutes ces considérations structurales étant précisées, la synthèse des résultats de mes recherches peut être entreprise.

II. LES GRANDS ASPECTS DU BILAN.

Pour les exposer de façon rationnelle, i1 y a lieu, dans un premier temps, de trancher à propos des incidences de l'apparition de la ligne Nice-Digne sur le plan humain, thème de la deuxième partie-du mémoire.

Toutefois, avant de faire état des conclusions majeures dans ce domaine, quelques réserves doivent être formulées, liées aux facteurs susceptibles de fausser les résultats de la recherche et, en tous cas, de laisser subsister certaines incertitudes. La période 1911-1931 est ici spécialement visée. Pour diverses raisons il est alors difficile de déceler quelles influences la ligne Nice-Digne a pu exercer sur les mutations démographiques des vallées desservies. Ln guerre de 1914-1918 nous a privés de tout recensement entre 1911 et 1921[28]. Il apparaît qu'au cours de cas dix années les pertes de population sont importantes dans presque toutes les communes étudiées, Ce fait doit être imputé, pour une bonne part, aux morts et disparus de la grande guerre[29], qui a occasionné une véritable saignée parmi les populations des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes, aux conséquences d'autant plus graves que les victimes se comptaient essentiellement parmi les hommes âgés de 20 à 30-35 ans. C'est donc toute une génération qui disparaissait. Il n'est que de lire les longues listes de morts et disparus figurant sur les monuments aux morts communaux pour se convaincre de l'ampleur du drame. Durant

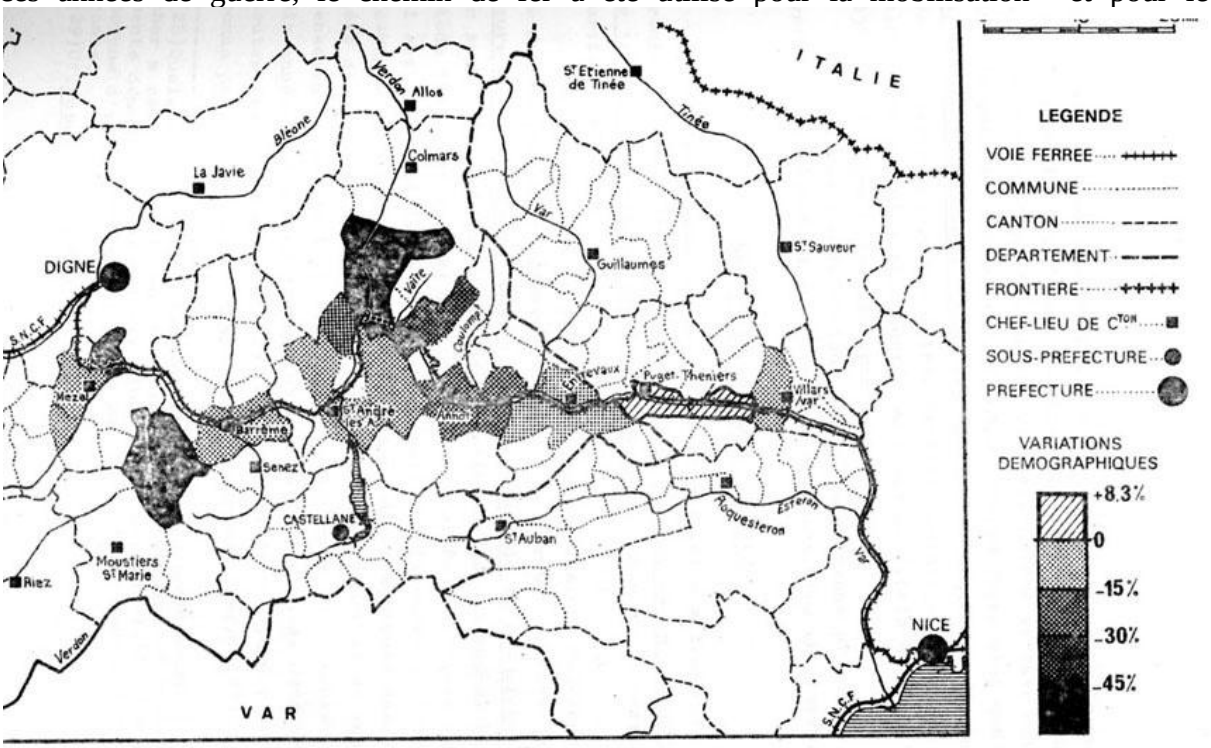
[26] Bien qu'il soit difficile de fixer des seuils d'altitude de façon arbitraire, on peut admettre la limite supérieure de 500m. Pour les basses vallées, celle de 1000m. pour la moyenne montagne pour les basses vallées, celles de 1000m. La haute montagne se situant au-dessus de 1000m

[27] Critique des sources- Effectivement, ces sources manuscrites présentent un certain nombre de ratures, de mentions incompréhensibles, mais, fait plus grave, on peut y constater des erreurs de calcul relativement fréquentes, des aberrations parfois. Il faut préciser également que, pour une commune donnée, les séries ne sont pas toujours continues et cela complique singulièrement la tache lorsque tous les relevés doivent être faits à des dates déterminées

[28] Quelques reconstitutions partielles de dénombrements à rattacher à cette décennie ont bien été réalisées, mais les bouleversements démographiques ont été alors d'une ampleur telle que les moyens d'investigation utilisés par la suite ne sont pas convaincants.

[29] cf. supra, note (17).

ces années de guerre, le chemin de fer a été utilisé pour la mobilisation[30] et pour le



EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DESSERVIES PAR LA LIGNE NICE-DIGNE DE 1911 A 1931

ravitaillement des populations locales[31], mais en sommeil n'a joué qu'un rôle second sur le plan démographique. Quant au trafic lui-même, il fut directement affecté par l'état de guerre, le matériel roulant de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France étant alors partiellement réquisitionné. La récupération de ce matériel fut difficile, et en fin de compte incomplète, la guerre terminée. Les conditions de transport, sous le rapport de la durée du parcours[32] comme sous celui du confort offert aux voyageurs[33] et des tarifs pratiqués par la Compagnie[34], eurent pour effet, après 1918, d'amener les usagers à délaisser la voie ferrée[35]. Cette tendance fut renforcée par l'augmentation du trafic automobile, entre 1920 et 1930, fait nouveau, car il était peu important précédemment. Désormais, les services de cars et les

[30] Rappelons à ce propos l'importance du point de vue stratégique dans les origines de la ligne Nice-Digne: cf. supra, note (10). La gare d'Entrevaux, chef-lieu de canton qui était alors siège de garnison, fut dotée d'un quai militaire, utilisé durant la grande guerre

[31] Cf. SCHOR (R.J.C.), Nice pendant la guerre de 1914-1918, DES., Publication des Annales de la Faculté des lettres d'Aix-en-Provence, 1965, p.157: "C'est grâce aux chemins de fer du Sud qu'eut lieu une imperceptible amélioration de la situation, à la fin de décembre 1917. Chaque jour arrivaient 200 tonnes de marchandises diverses, ais il en aurait fallu le double pour que tout fût satisfaisant...". De 1914 à 1918, l'intendance militaire avait établi des services dans les gares de Barrême et de Mézel, pour favoriser l'a provisionnement en foin.

[32] En 1933, la liaison Nice-Digne, soit 150 km. , s'effectuait en 6 h. 30 mn

[33] Cf. délibération du Conseil municipal de Villars s/Var, du 12 décembre 1926, citée par M. Molina, op. cit., p.164:"...à aucun moment il n'y a eu autant de négligences, et de laisser-aller, tels que: wagons de voyageurs dépourvus de chauffage et d'éclairage, portières aux glaces absentes ou brisées, horaires fantaisistes..."

[34] Les majorations des tarifs allèrent crescendo: 125% autorisé le 10 juillet 1919, 250 le 5 octobre 1920. Après de nouvelles augmentations en avril et en décembre 1925, les tarifs voyageurs purent être relevés de 300 et 330% après autorisation du 15 mai 1931.

[35] Cf. JACQUET (Ch.), Histoire de Puget-Théniers, circa 1942, p.190 Dans les dernières années, le service réduit par la concurrence des cars et des camions à quelques trains de voyageurs, circulant presque à vide, et à un train de marchandises par semaine, avait perdu à peu près tout intérêt commercial...".

voitures particulières concurrençaient le rail, ce qui amoindrissait évidement le rôle que la voie ferrée était susceptible de jouer. Enfin, complication supplémentaire, les documents émanant de la Compagnie des chemins de fer de la Provence font tout à fait défaut, pour la fin de la période 1911-1931[36]. Pour la période précédente, soit 1892-1911, s'il n'y a pas une accumulation aussi frappante de facteurs risquant de fausser les résultats de la recherche, i1 faut cependant tenir compte du fait que la ligne Nice-Digne était alors incomplète.

Cette réserve émise, lorsque le bilan de la recherche dans le domaine démographique est établi, les résultats obtenus pour 1a période 1892-1911 paraissent suffisamment nets pour pouvoir confirmer le premier point de l'hypothèse de travail initiale[37]. La voie ferrée Nice-Digne a alors réellement affecté l'évolution démographique des vallées desservies. L'utilisation des pourcentages communaux de variations démographiques[38] a permis de mettre en lumière certaines concomitances, très révélatrices: ainsi, pour les communes ayant bénéficié de la desserte par la voie ferrée, la plus grande fréquence au recensement suivant sa mise en service est la baisse de population, alors que pour les communes de comparaison, les mêmes recensements donnent une fréquence égale pour la diminution et pour l'augmentation ou le maintien de la population[39]. Au surplus, cinq des six graphiques élaborés à partir des recettes grande vitesse voyageurs de quelques gares, de 1895 à 1904, font apparaître une hausse des montants, ne pouvant résulter, après élimination d'autres causes possibles[40], que de la permanence et de la progression d'un trafic voyageurs, dont j'ai tout lieu de penser qu'il était alors de caractère principalement local[41]. Si l'on opère un rapprochement entre la croissance de ce trafic voyageurs et la tendance à la dépopulation constatée dans la presque totalité des communes nouvellement désenclavées par le rail, à l'examen des recensements intervenus après l'apparition du chemin de fer, il se confirme que ce dernier fait explique -en partie- le premier: une certaine fraction des voyages se compose de trajets on sens unique, ceux des émigrants canalisés, drainés par l'intermédiaire des tronçons de la ligne Nice-Digne mis en service da 1092 à 1911, en direction des centres urbains, Digne et surtout Nice et tout le littoral des Alpes-Maritimes. Certes, le dépeuplement n'est pas, chronologiquement, une conséquence directe de l'ouverture à l'explicitation des premiers tronçons de voie ferrée. L'étude des dénombrements de population au cours de la période 1856-1891 prouve que l'exode rural[42] est un phénomène constatable dès le milieu due siècle. En définitive, il est possible de conclure que la mise en service partielle de la ligne Nice-Digne a affecté l'évolution démographique des vallées desservies, de 1892 à 1911, dans le sens du renforcement de la tendance à la baisse de la copulation. Pour cette mémé période, un autre résultat manifeste doit être souligné, à propos d'un problème annexe de la démographie, celui des migrations touristiques[43] bien qu'à l'état embryonnaire, la voie ferrée Nice-Digne a joué un rôle fondamental dans le développement du tourisme le long des vallées du Var, de la Vaire, du haut Verdon, avec les incidences

---

[36] Cf. supra, note (4).
[37] Cf.supra introduction.
[38] Cf. les étapes de l'analyse -§ sur la voie ferrée Nice-Digne et l'évolution démographique des vallées desservies.
[39] Cf. mémoire, p.57.
[40] Les tarifs ne subissent aucune augmentation durant ces dix années et, d'autre part, l'hypothèse faisant intervenir l'intensification de l'exploitation ne peut être valablement retenue, si l'on considère qu'elle se traduit uniquement par une liaison supplémentaire entre Nice et Puget-Théniers, à partir du 22 août 1904.
[41] La lacune subsistant jusqu'en 1911 entre Puget-Théniers, puis Annot et St-André a très probablement eu pour effet de détourner de l'itinéraire Nice-Digne la plupart des voyageurs susceptibles de l'emprunter à l'occasion d'un voyage sur de longues distances.
[42] L'analyse de l'exode rural fait apparaître des nuances, des variations des décalages d'une commune â l'autre. De 1856-1857 à 1891, les communes de référence situées dans les Alpes-Maritimes ne sont sensiblement moins vidées de leurs habitants que colles situées dans les Alpes-de-Haute-Provence pour les décennies suivantes, soit 1891-1931, cf, les quatre cartes démographiques, annexées à cet article.
[43] Cf. supra: note (25).

corrélatives que le phénomène touristique tend à exercer sur l'hôtellerie et les services d'accueil, sur l'implantation des colonies de vacances[44]. En présence de tels effets sur le plan humain, durant ces dix-neuf années d'exploitation partielle du chemin de fer, on pourrait s'attendre, en toute logique, à les voir se prolonger en se renforçant à partir du moment où il fut possible de circuler d'un bout à l'autre de la ligne. En fait, aucun résultat tangible ne saurait être obtenu pour la période 1911-1931, si ce n'est la certitude de l'atrophie croissante du rein, joué par la voie ferrée Nice-Digne, conséquence de la combinaison de diverses circonstances, déjà évoquées[45] à commencer par la violente secousse de la première guerre mondiale.

Dans l'ensemble le chemin de fer a donc, dans une certaine mesure, conditionné ou du moins influencé la démographie des vallées desservies. Mais les mutations démographiques, si elles sont importantes, retentissent directement sur l'évolution économique, elle-même susceptible d'être affectée par l'apparition des transports ferroviaires. Dans cette optique, il convient à présent de définir les divers aspects de la contribution de la ligne Nice-Digne au désenclavement économique des vallées desservies.

Un certain type d'économie dans le cas présent, d'économie agraire, fort bien symbolisé par la floraison des "restanques"[46] caractérisait les zones montagneuses traversées par la ligne "Nice-Digne, avant sa création. Au début du XX e siècle, cette économie traditionnelle se déforme peu à peu et se désagrège. La question de la responsabilité de la voie ferrée dans la rupture de l'ancien équilibre économique se pose donc malgré leurs défauts[47], les statistiques agricoles consultées[48] permettent de reconstituer certaines concordances dans l'évolution économique, au niveau des communes désenclavées par le chemin de fer. Il y a d'ailleurs lie de remarquer que ces analogies tendancielles sont plus particulièrement apparentes dans les agglomérations les plus importantes. D'une manière générale, i1 apparaît que la polyculture, encore omni présente dans les années 1891-1892, et destinée, dans le cadre d'une économie en vase clos, à satisfaire les besoins de l'alimentation locale, perd progressivement sa prédominance et tend mie à s'estomper. Les industries de transformation des produits agricoles[49], les seules véritablement notables dans ces vallées isolées, activités étroitement liées aux productions végétales et animales, déclinent, se raréfient, disparaissent même en fin de compte, dès les Premières années du XXe siècle. La crise frappe, par exemple les traditionnels moulins à eau, organes importants da l'ancien système économique, car ils fournissaient la farine. De même, les moulins à huile périclitent. Mais le cas le plus net reste celui du recul de l'industrie textile dans la haute vallée du Verdon, marqué par les disparitions successives[50] de

---

[44] A titre d'exemple, cf. une lettre de la Cie des Chemins de fer du Sud de la France au préfet des Alpes-mes, datée du 26 juillet 1911: "...la "Société des Enfants de la Montagne et des Colonies scolaires de vacances de Nice, sollicite une réduction du tarif en faveur des enfants pauvres et malingres que cette association envoie dans la montagne (..) "J'ai donné des instructions à notre Service local pour la délivrance de réductions de 50% sur la demande du Président de la Société dont il s'agit..." Réf.: A.D. des A.M. 406 s, art.7.

[45] Cf. supra, les grands aspects du bilan, facteurs susceptibles de fausser lus résultats de la recherche.

[46] Dans la terminologie régionale, les "restanques" désignent les terrasses, les planches de terre superposées aménagées sur los versants montagneux. Elles se sont multipliées au XIXe siècle, tant dans les Alpes-Mmes que dans les Alpes-de-Haute-Provence, et nombre de leurs murettes sont encore visibles.

[47] Cf. supra, note (27).

[48] Les sondages ont été effectués parmi les statistiques agricoles à intervalles aussi réguliers que possible. Réf.: 1) Arch. Dép. Des alpes-de-Haute Prov, (Digne): 12, art. 24: statist. agricoles de 1892; M 12, art.37: statist. agric. de 1900-1901; M12, art. 40 et 41: statis. agric. de 1911-1912; M12, art.49: statist. agric. de 1921; P:12, art. 55 stast. Agric. de 1930; et, en complément, l'enquête agricole de 1929. 2) Arch. dép.des A.M.(Nice):in série M -documents non cotés- statist. agric, de 1891,1905 et 1911. 3) Arch, comm.de Puget-Théniers: série F, statist. agr. de 1917, 1921
4) Arch. communales de Villars S/Var: statist.agr. de 1921, 1929, 1931.

[49] Leur inventaire existe dans les séries les plus récentes de statistiques agricoles, mais, en général on se trouve en présence d'un simple état numérique, excluant toute précision technique.

[50] Ainsi, à St-André, la fabrique HONNORAT ferma en 1900, la fabrique ARNAUD en 1914. Les établissements de la Mure, Thorame-Basse, Colmars, Villars-Colmars, cessèrent l'un après l'autre de fonctionner. A Beauvezer, à

nombreuses fabriques de draps confectionnés à partir de la laine des moutons. Il est frappant de constater que les dates de fermeture de plusieurs ateliers coïncidant plus ou moins avec les débuts de l'exploitation, partielle ou totale de la ligne Nice-Digne. D'une façon plus générale, les premiers signes de dépérissement sont sensibles sitôt le désenclavement opéré par le rail. Cette conjonction n'a rien de fortuit. En effet, en assurant le déblocage définitif de vallées jusque-là repliées sur elles-mêmes, où la presque totalité des biens de consommation était confectionnée sur place[51], en favorisant par conséquent là diffusion de produits de l'extérieur, Concurrentiels et de qualité, le chemin de fer a brusquement fait basculer dans la non rentabilité toutes les entreprises, aux méthodes routinières, liées à l'ancienne économie du milieu montagnard. Il y a donc eu, en quelque sorte, condamnation à mort de ces industries, au terme de sursis plus ou moins longs, avec au bout du compte, la mise au chômage d'un certain nombre d'ouvriers et, fatalement, leur exode, susceptible de provoquer aussi celui de leurs familles[52]. Cependant, la création de la voie ferrée n'a pas eu que des effets destructeurs sur le plan économique.

De fait, le rôle joué pur la ligne Nice-Digne dans l'ébauche d'un renouveau économique ne paraît pas négligeable. Cette recherche, sans doute confuse au départ, d'une restructuration sur de nouvelles bases de l'économie, fut très probablement une réaction contre la tendance dangereuse à l'anémie qui se manifestait. Ainsi, la spécialisation dans certaines productions agricoles finit-elle par prévaloir, du moins dans les communes les plus importantes: le vin à Villars s/Var, les arbres fruitiers à Entrevaux[53], les cultures maraîchères à Mézel[54]. D'autre part, la culture des plantes à parfum, au premier rang desquelles la lavande joue un très grand rôle dès le début du XXe siècle[55], a revalorisé les terres de certaines communes, comme Annot et plusieurs agglomérations du Haut-Verdon et du bassin de l'Asse. Parallèlement à ces efforts de rentabilisation de l'agriculture, un renouvellement des types d'industries de transformation des produits agricoles s'opère peu à peu, surtout au profit des chefs-lieux de cantons. C'est ainsi qu'apparaissent à Puget-Théniers, la fabrique de meubles Prouchier en 1900, puis une importante laiterie coopérative en 1920, tandis que deux nouvelles scieries mécaniques fonctionnent à St-André en 1930 et que Barrême bénéficie de l'établissement d'une grande distillerie due à l'initiative dit groupe allemand Schimmel et Cie, avant 1914[56]. Ces industries présentent des caractéristiques communes: leur appareillage mécanisé, leur organisation

traduisent une adaptation aux impératifs de la concurrence économique et même pour certaines une recherche de la compétitivité. Le chemin de fer, loin d'être un obstacle, est utilisé

---

proximité de Colmars, quatre fabriques de draps étaient en activité en 1850; il en restait deux en 1930. Mais ce marasme n'a pas affecté que le Haut-Verdon: à Annot, la fermeture de la fabrique MOULARD eut lieu en 1890, celle de la fabrique ROUX en 1914. A Barrême, l'établissement RAVEL, sis dans un immeuble de trois étages, encore visible actuellement, ferma en 1918.

[51] Outre l'exemple de la laine collectée lors de la tonte des moutons, et destinée à la fabrication de draps, nous pouvons relever l'apiculture, avec la production du miel, mais aussi de la cire utilisée pour la confection de bougies à Majastres, cf. mémoire, p80 ; à Allons.

[52] Les implications démographiques de la mise en service de la, ligne Nice-Digne apparaissent à nouveau à travers ce problème. Cela prouve, s'il en était besoin, que mouvement de la population et évolution économique sont étroitement liés.

[53] Par la suite, la prédominance de ces productions particulières s'est confirmée: aujourd'hui, les vins de Villars s/Var (altitude 320m.) sont toujours réputés et les pêches d'Entrevaux (altitude 475m.) appréciées.

[54] La proximité du marché de Digne -13 km- par voie ferrée- explique vraisemblablement cette spécialisation.

[55] Parmi les cultures de plantes aromatiques autres que la lavande mentionnées dans les statistiques agricoles, on peut citer: la menthe à Entrevaux et Barreme - cf.mémoire, p. 87, note (22) et, p.109, la sauge sclarée à Barrême -cf. mémoire, p. 109, le tilleul Majastres.

[56] La date de création de cette distillerie industrielle, construite à proximité immédiate de la gare de Barrême, varie notablement selon la source à laquelle on a recours: entre 1890 et 1900, en 1904 ou en 1912, d'après M. Molina, op. cit. p. 202.

comme auxiliaire et intermédiaire, à la fois pour l'acheminement des matières brutes[57] pour l'expédition des produits finis avant que ne s'ouvre l'ère du camion. Si l'examen des recettes petite vitesse marchandises de .de six gares de la ligne Nice-Digne entre 1895 et 1904 n'est pas réellement probant[58] . Il ne fait guère de doute que la voie ferrée, qui avait joué un rôle déterminant dans la ruine de l'économie préexistante, a favorisé, et même stimulé, par les facilités offertes au transit des marchandises, l'essor d'entreprises modernes. Mais elles ne parvinrent pas à devenir puissantes, essentiellement en raison de la carence, d'ailleurs chronique, des capitaux locaux, de la réticence à investir dans une région sous industrialisée, accessoirement à cause de facteurs psychologiques et sociaux.

III. LA PROBLÉMATIQUE

Si l'on se réfère à la double hypothèse de travail initiale[59], la diversité des directions de recherche suggérées par ces formulations axiomatiques s'impose à la réflexion. Les limites multiples fixées à mes recherches par la nature même du travail à réaliser, par le problème des lacunes de la documentation[60], par le processus d'enquête adopté m'ont amené, sinon à négliger purement et simplement, du moins à aborder de façon très sommaire certains points pourtant dignes d'intérêt. Il était tentant d'envisager la réponse au deuxième volet de l'hypothèse de travail par le biais d'une recherche plus particulièrement axée sur l'évolution des ressources financières des communautés concernées par la création de la ligne Nice-Digne, pour connaître de façon précise l'évolution des trésoreries locales avant et après sa mise en service. En appoint, on pouvait concevoir une étude sur le mouvement des prix de denrées alimentaires de base[61]. Un autre ensemble de recherches était possible pour tenter de cerner les incidences psychosociologiques dans le phénomène de désenclavement. Les faits de mentalité collective ont leur importance. L'isolement avait imposé un style de vie, des routines plus ou moins consciemment établies, un rythme d'existence répondant à des conceptions arriérées[62]. Le progrès en l'occurrence le chemin de fer a tout bouleversé. Une véritable mentalité de "désenclavés" s'est forgée insensiblement et a dû peser sur les motivations profondes de l'exode rural, chez ces montagnards voués à la prolétarisation.

La problématique invite à replacer le cas de la ligne Nice-Digne dans un contexte plus général. Simultanément support de l'exode rural et élément moteur du désenclavement économique des vallées desservies, la seule rescapée des lignes des chemins de fer de Provence[63] a-t-elle joué un rôle historiquement comparable à celui de réseaux similaires? Pour concrétiser cette hypothèse, nous pourrions, par exemple, chercher si et comment le " Mastrou" de la ligne Tournon-Lamastre a pu participer au désenclavement des monts du Vivarais.

---

[57] Ainsi la gare de Puget-Théniers réceptionnait du lait pour la coopérative, et du bois -cf. mém. p.86, A Barrrême, des wagons entiers de fleurs à distiller destinés à la fabrique fondée par Schimmel et Cie étaient régulièrement déchargés.

[58] Cf. supra, npte (24), il faut cependant noter que les progressions que traduisent les courbes des gares de Puget-Théniers et St.-André , les deux terminus provisoires de la ligne sont très sensibles

[59] Cf. supra: introduction.

[60] Cf. supra: les étapes de l'analyse.

[61] Consultées dans cette optique, les statistiques agricoles se révèlent assez décevantes, car il n'est pas possible de reconstituer, au niveau dos communes, des séries continues de prix à la production. De plus, se pose le problème des équivalences avec les prix actuels, on raison des multiples dévaluations du franc.

[62] Ce conditionnement psychologique a été fort bien décrit par le Dr A. VERDOLLIN, in: A travers l'histoire en Provence, autour d'us vieux village, de ses montagnes, Annot. Incidences et méditations. Nice, Imp. Ciais &C°, 1970, 100p. Pour le cas particulier d'Annot, cf. p.77-70.

[63] Les C.P. exploitaient notamment une ligne d'intérêt général à voie étroite, reliant Nice à Meyrargues, dans les Bouches-du-Rh. Par Grasse et Draguignan, et aujourd'hui disparue. Pratiquement ruinée la Compagnie cessa toute exploitation sur l'ensemble de son réseau le 15 juillet 1933. Il fut aussitôt placé sous séquestre, exercé par l'administration des Ponts-et-Chaussées.

Cependant, très vite, nous nous apercevrions que des réalités régionales très prononcées -la longue durée de l'isolement[64],la dichotomie entre les ressources locales et l'énergie des moyens de communication- hypothèquent toute comparaison et obligent à prendre en considération cette enquête sur la ligne Nice-Digne comme un cas très particulier d' un champ d'études à approfondir, celui des rapports entre la création de chemins de fer, le devenir de ln population et le progrès économique en zones montagneuses.

M. LUMEDILUNA.

[64] Cf. supra, note (9).

LA PRESSE NIÇOISE ENTRE 1860 ET 1880, PRÉSENTÉ EN OCTOBRE 1971. PROFESSEUR: P. GONNET.

Par VÉRONIQUE PAIX

Préparé sous la direction de F. GONNET, à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de NICE, un mémoire de maîtrise, "Éléments d'approche pour une étude de la presse niçoise entre 1860 et 1880 soutenu par Mademoiselle Véronique PAIX en octobre 1971, ouvre une orientation de recherches à l'articulation des faits idéologiques et de l'évolution économique et sociale. De nombreux travaux en préparation dans cette perspective préciseront las rapports réciproques de la presse et de l'opinion locale. Nous laissons maintenant la parole à l'auteur du mémoire précité.

Le Laboratoire d'-istoire Économique et Sociale. Section : Hist. Contemporaine.

Dans une première partie intitulée: La Presse - l'État - argent, nous nous sommes appliqués à traiter des rapports de la presse avec le monde administratif, économique et social, à partir de la législation de la presse sous le Second Empire.

La deuxième partie montre la croissance de la presse niçoise, les différentes habitudes de lectures prises par le départe -ment des Alpes-Maritimes et l'interférence du tourisme sur la presse dans cette région.

La dernière partie enfin, sous le titre: La Presse et l'Opinion publique, tente de dégager les liens qui unissent la presse à la politique, l'influence que les journaux ont pu avoir sur les comportements de l'opinion publique face aux choix politiques.

A travers ces trois parties, nous voyons s'élaborer lentement à Nice une presse que l'on peut qualifier de "moderne" en 1880.

LES SOURCES.

Dès l'abord, nous avons perdu quelques illusions devant la minceur des sources autres qu'imprimées, et les difficultés à rassembler les informations de base nécessaires à ce mémoire. Nous nous sommes rendus à "Nice-Matin" où nous avons été reçue très aimablement mais aucun renseignement sur notre sujet n'a pu nous être communiqué. Nos recherches du côté de la Chambre de Commerce de Nice se sont avérées aussi infructueuses. Les seuls documents intéressants que nous avons pu consulter sont ceux des Archives départementales et nationales.

Aux Archives départementales, les dossiers portant la cote: Presse, série T, nous ont été très précieux. Ces documents ont été la principale source de notre travail; c'est là que nous avons trouvé la plupart des "tableaux numériques et statistiques des journaux politiques distribués à Nice et dans le département des Alpes-Maritimes", tableaux extrêmement riches pour notre étude de la croissance de la presse et de ses rapports avec le tourisme.

Nous regrettons vivement que les hasards de la conservation des archives ne nous aient pas permis de retrouver tous les trimestres de 1860 à 1880. Nous avons en effet, une solution de continuité entre 1854 et 1872. Même aux Archives nationales où nous avons consulté la série F.18 et où nous avons trouvé quelques compléments d'information, nous n'avons pu retrouver ces pièces manquantes. Si les documents des archives nationales sont classés dans un ordre impeccable, ce ne sont généralement, à notre grand regret, que les copies des dossiers que nous avions déjà trouvés aux archives départementales: rapports des préfets au ministère de l'Intérieur, lettres du ministère aux préfets, comptes-rendus des enquêtes du commissariat de Nice sur les propriétaires des différents journaux niçois, demandas d'autorisations de faire paraitre un nouveau journal, divers changements dans la direction des journaux. Tous ces rapports ont été établis pour permettre la surveillance et le contrôle de la presse niçoise par l'administration. Ils sont d'un intérêt évident, mais en même temps, il ne faut jamais oublier de se montrer très prudent quant à leur sincérité. Certaines affirmations concernant les adversaires du pouvoir semblent parfois exagérées. Par ailleurs les différentes données des "tableaux

numériques et statistiques" nous ont causé quelques problèmes. En effet, on trouve deux cotations distinctes. De 1860 au deuxième trimestre 1864 c'est le nombre de journaux distribués par trimestre aux abonnés oui est indiqué pour chaque journal; tandis qu'à partir du troisième trimestre 1864 et jusqu'en 1878 c'est seulement le nombre des abonnés des différents journaux qui est mentionné. Pour pouvoir faire une analyse globale il nous a semblé nécessaire de multiplier chaque fois le nombre d'abonnés par le nombre de jours dans le trimestre, pour obtenir ainsi le nombre de journaux distribués pendant toute la période étudiée.

Le seul document des archives nationales véritablement important pour nous par sa précision, sa netteté et sa facilité d'utilisation, est le Rapport des Inspecteurs généraux (1860-1864) (F 18 297), et plus spécialement dans ce dossier le rapport de 1' inspecteur Gallix sur les Alpes-Maritimes. Nous l'avons retrouvé, quelque temps après l'avoir découvert, presque intégralement publié dans un numéro des "Annales du Midi" de septembre 1870 sous le titre: "Les Missions de inspecteur général de l'Imprimerie, de la Librairie et du Colportage-à Nice en 1860-1862", article rédigé par R. Tresse. Nous nous sommes pourtant servis de cette source comme d'une trame plus ou moins lâche dans la mise en forme de notre première partie.

LA VIE DES ENTREPRISES

Il est possible de faire une analyse détaillée de la presse niçoise durant les armées 1860-1862, les premières années de la réunion. Il apparaît qu'en 1860-1861, la presse niçoise reflète une certaine liberté d'expression qu'on retrouve dans deux quotidiens qui s'affrontent: "Le messager de Nice" et "La Gazette de Nice". "Le messager" s'affirme de plus en plus comme le "leader" de la politique impériale à Nice, tandis que "La Gazette" est accusée d'être l'organe du parti italien. L'étude de la situation financière de ces deux journaux permet de délimiter la place exacte qu'ils occupent respectivement au sein de la presse niçoise.

"La Gazette", en 1860, est abandonnée par ses lecteurs à cause semble-t-il, de son extrême virulence oppositionnelle; son budget n'étant plus soutenu par un nombre assez important d'abonnements entre dès cette date dans la voie du déficit.

"Le Messager" apparaît au contraire comme un quotidien en expansion. Il a bon an, mal an entre 500 et 800 abonnements fixes et un tirage d'environ 1200 numéros par jour. Mais il semble que ses bénéfices proviennent principalement du fait qu'il ait le monopole des annonces légales. Sa propagande, ses rédacteurs et directeurs ne satisfont pas complètement le gouvernement qui a placé pourtant toutes ses espérances dans l'influence de ce journal sur la population niçoise. Situation générale de la presse est décevante pour l'Empire.

Mais cet état de choses ne dure que le temps de la mise en place des structures et des agents de l'administration française.

Grâce à la législation de la presse appliquée strictement à Nice, à partir de 1861, les fonctionnaires impériaux réussissent à évincer habilement "La Gazette", "la voix de l'opposition". Le Préfet Gavini engage lui-même les fonds nécessaires à son achat. Plus habilement encore, l'administration Impériale confère au "Journal de Nice", qui s'est substitué en 1863, grâce à son action, au "Messager de Nice", le monopole de l'information politique pour plusieurs années, on ayant pris soin de pouvoir s'immiscer dans les affaires de ce journal. En effet, elle possède un quart de propriété du "Journal de Nice". De plus, des subventions régulières "améliorent" longtemps les traitements de certains de ses rédacteurs comme Eymat et de Courmaceul en particulier jusqu'en 1870.

Prise en main par les fonctionnaires du gouvernement qui veulent en faire une presse de propagande et de frontière, la presse niçoise reste pratiquement pendant tout le Second Empire dans un état de léthargie chronique. On n'enregistre aucune véritable croissance, aucun réel progrès.

Pourtant un développement tardif s'effectue: le manifeste impérial du 19 janvier 1867, suivi de la loi du 11 mai I868 a, semble-t-il permis une évolution libérale de la presse. A Nice, comme dans toute la France, se créent de nouveaux journaux politiques souvent opposés au gouvernement.

C'est à partir de la création du "Phare du Littoral" par V. Gauthier que la presse niçoise commence à prendre véritablement de l'importance, tant en volume qu'en qualité. Gauthier au départ exclusivement imprimeur, devient peu à peu un industriel de la presse et de l'information. Il montre qu'un quotidien solide et sérieux ne peut espérer prospérer, faire des bénéfices, s'il ne possède pas sa propre imprimerie. L'imprimerie, souvent indépendante du journal au début, devient ensuite un élément indispensable de succès pour un quotidien politique. "Le Phare du Littoral" est le premier quotidien niçois à avoir des tirages de quelque importance (environ 5.000 exemplaires en moyenne par jour, alors que jusqu'ici les journaux niçois dépassaient rarement les 1.000 à 1.500 exemplaires journaliers). C'est aussi en 1868 le premier journal de tendance républicaine Pendant toute la période étudiée, c'est le seul à profiter à la fois d'un accroissement régulier et constant du nombre de ses abonnés et d'un supplément épisodique important de lecteurs séjournant à Nice en touristes. C'est aussi pour la période 1870-1880 le journal niçois le mieux représenté dans tout le département des Alpes-Maritimes tant dans l'arrondissement de Grasse que dans celui de Puget-Théniers. Ce n'est qu'après 1880 qu'on trouve d'autres journaux niçois de cette sorte, ce sont la "Patriote Niçois", et "L'Éclaireur de Nice", seuls quotidiens qui arrivent à le concurrencer et à l'évincer de la première place.

LA PRESSE LOCALE ET L'AUTRE

L'ensemble des journaux imprimés à Nice représente cependant peu de chose par rapport à la totalité de la presse lue dans les Alpes-Maritimes par les abonnés de cette région. Entre 1860 et 1864 la presse niçoise ne totalise en moyenne que 10% des journaux consultés, et 18 entre 1872 et 1873. L'accroissement est réel mai cependant assez faible. Il est surtout du à une augmentation du nombre des titres plutôt qu'à une multiplication du nombre des abonnements. Nice et le département dans son ensemble se dotent de plusieurs quotidiens plus ou moins valables; mais la région est aussi très fortement marquée par la presse extérieure.

La presse départementale française et surtout celle des Bouches-du-Rhône est importante jusqu'en 1878, date à laquelle elle est supplantée par le nombre des journaux imprimés à Nice. Les quotidiens du Var, d'abord inexistants réussissent en 1878 à imposer trois de leurs titres. Mais la presse départementale reste assez limitée en comparaison de la presse parisienne.

Cette dernière est de loin et constamment la plus volumineuse et la mieux implantée. Encore restreinte entre 1860 et 1864 à la ville de Nice, elle se répand après 1875 très rapidement et de façon remarquable dans le reste du département. Elle offre un choix énorme de titres et les plus grands quotidiens parisiens on autant d'abonnés que le premier des journaux niçois. Quant à la presse étrangère, c'est la plus curieuse par son évolution. Beaucoup moins volumineuse, mais pourtant importante, elle est essentiellement italienne et confinée à Nice entre 1860 et 1864. Mais elle se transforme singulièrement de 1870 à 1880. Dans la capitale régionale, son volume reste appréciable et constant pendant toute la période; les titres italiens sont toujours aussi nombreux, mais il se produit parallèlement un phénomène nouveau et d'une importance remarquable, c'est l'extraordinaire accroissement, en période hivernale dans le département des Alpes-Maritimes, à l'exception de Nice, du volume de la presse étrangère. En poussant un peu cette analyse on remarque que c'est essentiellement la presse anglaise, avec le "Times" qui est à l'origine de ce phénomène et surtout on constate qu'elle est au maximum de son importance dans l'arrondissement de Grasse.

En résumé, il apparaît eue le volume total de la presse politique qu'elle soit de Nice ou qu'elle vienne de l'extérieur, augmente peu d'une armée sur l'autre, mais la croissance générale est incontestablement remarquable entre 1860 et 1830. C'est surtout à partir de 1870 que le mouvement s'accélère. Le tourisme hivernal, tant français qu'étranger, contribue à accroître le volume global de la presse lue dans le département; il semble qu'à partir de 1870, alors que la presse nationale était auparavant quelque peu confinée dans la ville de Nice, elle se répande peu à peu tout au long de la Côte d'Azur.

LA PRESSE ET L'OPINION

L'influence de la presse sur l'opinion publique est difficile à saisir

1/ une tendance profonde et durable issue du particularisme et des traditions locales s'est maintenue en grande partie grâce à l'influence de la presse dialectale, de la "Menseneghiera" et de Guisol en particulier. Cet homme aux talents divers est de plus grâce à son petit journal en niçois, à l'origine d'une longue tradition de petites publications satiriques en cette langue, qui se multiplient à profusion après 1880.

2/ la presse joue un rôle non négligeable dans la flambée séparatiste qui agite l'opinion niçoise dans les premières années de la République. "Il Pensiero" joue ici le rôle de chef de file, mais, contrecarré par la propagande da véritables journaux républicains, l'importance de son influence est de courte durée.

3/ En classant les journaux français lus à Nice, d'après leur nombre et leurs tendances politiques, on s'aperçoit que, d'une manière générale, la ville est plutôt "conservatrice".

En effet, sous l'Empire, ce sont les journaux gouvernementaux qui sont largement les plus nombreux, les plus suivis. Ils représentent en moyenne entre 1860 et 1864: 50% du total des journaux français reçus à Nice, tandis que la presse d'opposition ne totalise qu'une moyenne de 30% pendant le même temps.

Sous la République, ce sont les journaux de droite qui l'emportent avec une moyenne de 48%, alors que la moyenne des journaux de gauche tourne autour de 27%.

Il existe un certain nombre de journaux dont nous n'avons pu trouver la tendance politique. Nous les avons classés avec les journaux neutres ou sans opinion politique, comme "Le Petit Journal", "La Petite Presse", "Le Petit National" et "Le Petit marseillais". Cela nous empêche de suivre très exactement l'évolution de la presse populaire à bon marché, qui dans le reste de la France obtient un succès croissant. Cependant de tous ces journaux peu coûteux, seuls "La Petite Presse" et "Le Petit Marseillais" on réellement un nombre intéressant et constant d'abonnés niçois de 1870 à 180, entre 20 et 60 abonnés suivant les trimestres..

4/ Il est aussi très difficile, voire impossible, de mesurer le degré d'influence de la presse niçoise sur les choix électoraux. Cependant, il semble que l'on puisse dégager certaines remarques d'ordre général:

a) On peut, d'une part, constater une opposition tendancielle entre le volume de la presse et la participation aux scrutins électoraux. Tandis que le volume de la presse est marqué par une croissance continue, l'abstentionnisme électoral régresse régulièrement. Il est alors tentant de penser que c'est en partie grâce à un constant travail d'information et d'enseignement que la presse réussit à créer une prise de conscience politique de l'opinion publique.
b) D'autre part, il semble que la collusion de la propagande de deux ou trois journaux locaux en faveur d'une même personnalité politique est une des bases essentielles du succès électoral. C'est le cas de "Malausséna" qui en 1868 est soutenu par "Le Phare du Littoral", "L'Eglise Libre" et la "Mensoneghiera"; comme c'est le cas de Borriglione qui est aidé par la propagande du "Phare du Littoral", de "L'Ordre Social" et du "Pensiero di Nizza", en 1876.

En 1880, toutes les bases d'une presse moderne sont solidement posées. A partir des lois du 30 juin au 29 juillet 1881 établissant la liberté de la presse, tous les rapports administratifs, sources principales de ce travail, disparaissent. De plus, la presse niçoise prend alors un tel essor qu'il devient impossible de la décrire avec les méthodes employées ici.

Alors commence véritablement, selon une expression de Borriglione, la période "forcenée" de la presse.

Véronique PAIX

LA POPULATION NIÇOISE EN 1815.

ASPECTS DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIO-PROFESSIONNELS PRÉSENTÉ EN JUIN 1970. PROFESSEUR: P. GONNET

Par ALAIN RUGGIERO

Le bilan ci-dessous est présenté moins pour son intérêt propre que comme exemple de cc que peut obtenir très rapidement une méthode standard d'analyse de sources on série homogène; la programmation de l'analyse a été exposée dans le numéro 1 des Cahiers des Utilisateurs de machines" à des fins d'Information cette documentation, juin 1970, sous la signature de l'auteur; le système permet donc la rapide mise en valeur do résultats comparables, année par année, et par là même, l'exploitation sérielle de tableaux élaborés pour l'établissement de profils d'évolution; los qualités de précision, d'homogénéité, de simplicité des conclusions générales sont facile à reconnaitre; mais de nouveaux problèmes proprement historiques surgissent, quand il faut indiquer jusqu'à quelle date 1'analyse conceptante et le programme sent valables; la stabilité du programme supposant la constance des structures analysées, sa valeur est de même durée que celle de la société examinée; ici, de 1815 à 1850; il reste à établir un programme plus complexe capable d'analyser et de décrire une société en mutation rapidement seulement dans l'importance relative de ses composantes mais dans leur nature même.

P. Gonnet.

Mettant à profit la possibilité d'utiliser des sources précoces, recensement et rôles d'impositions, ce travail avait pour but à l'origine, d'étudier les structures sociales niçoises en 1815. Le nombre et la complexité des problèmes méthodologiques qui se serait successivement posés l'ont fait dévier vers un exposé des méthodes mises au point pour une analyse de ce type et une rapide Présentation ses résultats obtenus en les utilisant, en amorçant pour chacun d'eux un "départ" d'analyse, pour mieux montrer ce qui pouvait être fait.

Aussi le plan choisi est-il très analytique et comporte-t-il deux Parties dont la première, très courte, est consacrée aux méthodes de sondage, coïncidence des sources, codage et programmation (car l'emploi de l'ordinateur est un des aspects importants de ce travail), La seconde, beaucoup plus volumineuse, présente les résultats selon l'ordre dans lequel ils ont été obtenus, afin de mieux faire ressortir les différentes étapes nécessitées par une analyse de ce type.

Une approche globale (portant sur l'ensemble de la population) était tout d'abord nécessaire. elle consistait en l'exploitation directe des résultats que l'ordinateur avait fournis, en effectuant des regroupements, verticaux sur l'importance des loyers fiscaux, et horizontaux sur le nombre de domestiques par contribuable, l'importance de la possession foncière de chacun de ceux-ci le nombre d'enfants vivant à l'intérieur de chaque cellule familiale, l'âge et le lieu de naissance des conjoints. Ces calculs avaient été effectués sur la totalité des fiches (391) qui représentaient l'ensemble de la population urbaine niçoise. L'ordinateur avait été programmé pour effectuer ces mêmes calculs en les groupant par catégories correspondant grossièrement aux grands types d'activités professionnelles qui se rencontraient à Nice à cette époque. En s'appuyant sur les résultats ainsi obtenus, deux taches ont été accomplies: la première consistait à ventiler en catégories socioprofessionnelles l'échantillonnage utilisé, la deuxième à étudier, de la même manière que pour l'ensemble de la population, les principales caractéristiques de chacune de ces catégories.

Il n'a malheureusement pas été possible de mener l'analyse aussi loin qu'il aurait été souhaitable de le faire, en raison de l'ampleur qu'un tel travail aurait prise.

L'utilisation de ces procédés a montré tout l'intérêt qu'il pouvait y avoir à utiliser les moyens de l'informatique peur mener à bien une étude de ce genre, même si elle n'avait pas l'étendue régionale ou nationale qui justifie ordinairement l'utilisation d'ordinateurs.

Dans un autre domaine, des précisions sur cette population niçoise ont pu également être obtenues, notamment en ce qui concerne l'extrême pauvreté de la majorité des familles

(57,5 % de non imposés ou d'indigents face aux 2 % de la catégorie la plus riche et la diversité des niveaux de vie.

L'immigration a pu être également quantifiée: 58,8% d'autochtones masculins, contre 66,7 % d'autochtones féminins, ce qui est un chiffre plus faible que ce qu'on attendait, mais il faut remarquer que le mot autochtone a été pris à son sens le plus strict, ce qui a permis de mesurer l'immigration proche.

Les études proprement démographiques sont moins utilisables dans leurs conclusions, étant donné que les registres du recensement utilisés ne pouvaient titre complétés par ceux de l'état "civil".

Les tableaux et les graphes qui suivent illustrent ce que l'on peut attendre d'une étude de ce genre. Il faut cependant remarquer que le sondage auquel on a eu recours tout au long de ce travail, en raison de l'importance de l'élaboration méthodologique n’est qu'un pis aller, et que les études qui suivront en utilisant les meures méthodes renonceront avec profit à son emploi car si son exactitude en ce qui concerne les groupes importants no peut être mise en doute (des vérifications ont été faites) il n'en va pas toujours de même pour des groupes plus restreints.

NOMBRE DES CONTRIBUABLES
PAR NIVEAU DE VIE GROUPES, PAR ACTIVITÉ

I) Loyer fiscal supérieur à 400 fr : (total 2)

- Propriétaires = 2

II) Loyer fiscal compris entre 200 et 400 fr : (total 6)

- Propriétaires = 2
- Fonctionnaires = 5
- Négociants = 3

III) Loyer fiscal compris entre 120 et 200 fr (total 15)

- Propriétaires = 3
- Fonctionnaires = 5
- Professions libérale = 1
- Négociants = 3

(suite)

- Militaire = 1
- Métier de l'alimentation = 1
- Cultivateur = 1

IV) Loyer fiscal compris entre 50 et 120 fr :(total 33)

- Propriétaires = 9
- Fonctionnaires,employés = 2
- Négociants = 7
- Profession libérale = 1
- Capitaine de marine = 1
- Artisanat ou vente de produits de luxe = 3
- Ecclésiastiques = 3
- Métier de l'alimentation = 1
- Métiers d'accueil = 4
- Artisanat = 1
- Boutiquiers = 1

V) Loyer fiscal compris entre 10 et 50 fr.:(total 71)

- Propriétaires = 3
- Négociants = 2
- Capitaine de Marine = 1
- Ecclésiastiques = 4
- Employés,fonctionnaires = 7
- Militaire = 1
- Métiers de l'alimentation = 7
- Métiers d'accueil = 2
- Artisanat ou vente de produits de luxe = 6
- Métiers du vêtement = 4
- Boutiquiers = 8
- Artisanat ou salariat spécialisé =18
- Cultivateur = 1
- Ouvriers agricoles = 2
- Marin,pêcheur = 1
- Domestique = 1
- Métiers inconnus = 3

VI) Non imposés (total 178)

- Propriétaire = 1
- Ecclésiastiques = 3
- Militaires =10
- Fonctionnaires,employés =13
- Artisanat ou vente de produits de luxe = 1
- Métiers de l'alimentation =19
- Métiers d'accueil = 2
- Boutiquiers = 2
- Métiers du vêtement = 8
- Artisanat ou salariat spécialisé =33

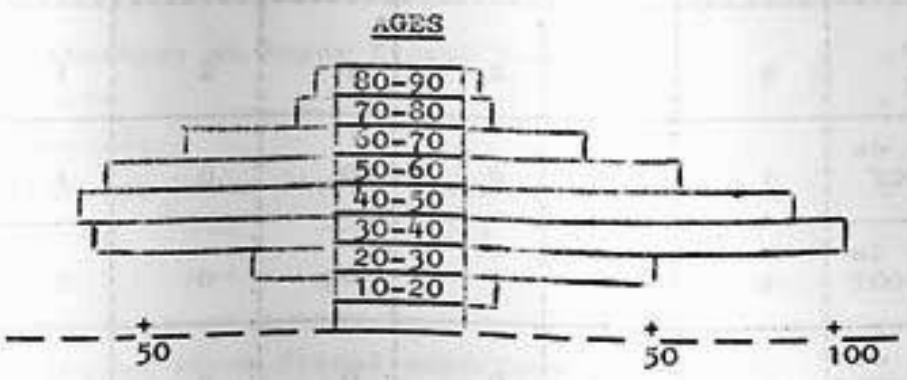
(suite)

- Cultivateurs = 8
- Ouvriers agricoles,brassiers =16
- Journaliers = 7
- Domestiques = 7
- Marins,pêcheurs =11
- Métiers de l'alimentation = 5
- Métiers de l'accueil = 2
- Boutiquier = 1
- Salariat spécialisé = 2
- Ouvrier agricole = 1
- Métiers inconnus = 3

REPARTITION PAR AGES DES ADULTES (1) NEES EN 1815

AGES	10/20	20/30	30/40	40/50	50/60	60/70	70/80	80/90	Ind.	Tot.
Hommes		22	67	69	66	44	12	5	2	287
Femmes	6	50	105	81	54	33	6	2	8	343

Ce qui peut se traduire sous la forme graphique suivante(2)



(1) Répartition qu'il ne faut pas confondre avec celle de l'ensemble de la population, le programme ne donnant pas l'âge des enfants vivant au foyer des parents.

(2) Pour les mêmes raisons, on ne peut appeler ce graphique pyramide d'âge, puisque pour les femmes une tranche d'âge manque, ainsi que deux pour les hommes et que la tranche de 10 à 20 ans pour les femmes ne représente que celles qui sont mariées ou chefs de ménage.

NIVEAUX DE VIE

ET IMPORTANCE DE LA POSSESSION IMMOBILIERE NIÇOISE

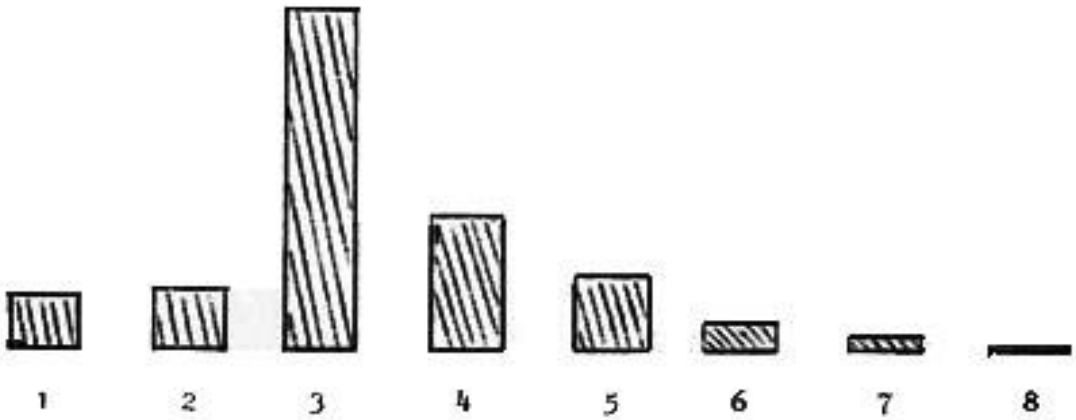
Catégorie: Propriétaires

Total = 30

	Loyer fiscal incon.	Non imposé	Loyer fiscal entre 10 & 50 f	Loyer fiscal entre 50 & 120 f	Loyer fiscal entre 120 & 200 f	Loyer fiscal entre 200 & 400 f	Loyer fiscal de plus de 400f
Nombre de propriét.	10	1	3	9	3	2	2
0 Domest.	6	0	2	7	1	0	0
1 Domest.	3	1	1	1	2	1	0
2 Domest.	1	0	0	1	0	1	2
Reddito inconnu	8	0	2	7	2	1	0
Reddito de 10 à 100f	1	1	0	0	0	1	1
Reddito de 100 à 500f	1	0	1	0	0	0	0
Reddito de 500 à 1000f	0	0	0	0	0	0	0
Reddito supr à 1000f	0	0	0	2	1	0	1

16 sur 30 de ces propriétaires, soit plus de la moitié, sont des femmes (13 veuves et 3 célibataires).

NIVEAUX DE VIE DE LA POPULATION
NIÇOISE EN 1815



1) Contribuables au loyer fiscal inconnu = 7,9%
2) Indigents = 8,2%
3) Non imposés = 49,3%
4) Contrib. au loyer fiscal compris entre 10 et 50f = 18,4%
5) ---- --- --- --- --- 50 et 120f = 10,2%
6) ---- --- --- --- ---120 et 200f = 3,8%
7) ---- --- --- --- ---200 et 400f = 1,5%
8) Contrib. au loyer fiscal supérieur à 400f = 0,5%

Alain RUGGIERO
Laboratoire d'Histoire économique et sociale. Equipe des temps contemporains.

Alain RUGGIERO
Laboratoire d'Histoire économique et sociale
Équipe des temps contemporain