

**RAPPORT DE L'INTENDANT  
GÉNÉRAL  
SUR LA PROVINCE DE NICE  
EN 1824**

**Transcription et traduction  
Simonetta TOMBACCINI VILLEFRANQUE**

Dans le fonds de l'intendance générale de Nice de la période 1814-1860, la série de la correspondance expédiée constitue une source d'informations très précieuse pour l'histoire, le courrier adressé par l'intendant aux divers interlocuteurs, locaux et nationaux, ayant fait l'objet de transcriptions intégrales, sur registres et conservées sur place. Afin de respecter l'ordre originel et les changements introduits par des réformes successives, ce courrier a été classé en fonction des césures historiques et des destinataires, parmi lesquels figurait le secrétaire d'État aux affaires internes, point de référence obligé pour le responsable d'une Division. C'était à lui que cet administrateur rendait compte de son activité et envoyait, entre autres, des rapports sur la situation du pays, confié à sa gestion, qui offraient données, analyses et perspectives, parfois d'une grande valeur, surtout lorsqu'il s'agissait d'hommes remarquables par leur énergie, leur motivation et leur souplesse de caractère, une qualité essentielle, celle-ci, dans les contrées où subsistait un fort sentiment particulariste.

Le comte Alessandro Crotti di Costigliole était l'un de ces hauts fonctionnaires, sensible aux problèmes de ses administrés et prompt à prêcher leur cause auprès de son supérieur, les huit années (de 1819 à 1827) passées à la tête de la Division de Nice lui ayant permis de connaître les faiblesses structurelles de l'ancien comté et d'envisager des remèdes, à court et à long terme. Le rapport qu'il envoya à Turin le 14 février 1824 témoigne de son engagement et de sa clairvoyance. En effet, certaines des propositions qu'il formula devaient recevoir aussitôt l'agrément royal, comme la création de la Chambre d'agriculture. Quant aux autres, telles l'endiguement du Var ou la construction de routes dans les vallées, jetées pour l'heure aux oubliettes, elles serviraient de canevas dans les décennies à venir<sup>1</sup>.

#### • **Projet pour divers institutions, établissements et ouvrages publics dans la province de Nice**

La très agréable vision d'un roi magnanime et glorieux qui, plein de l'amour et de la dévotion de ses peuples, multiplie ses soins pour les rendre éminemment heureux, est sans doute l'un des motifs les plus consolants et forts, susceptible d'encourager ceux qui, appliqués au service royal, n'ambitionnent que de concourir à l'aboutissement de la grande œuvre et d'aplanir les chemins menant au bonheur souhaité.

Mais si jusqu'à présent de tels événements étaient considérés plus théoriques que réels, il me semble qu'aujourd'hui l'époque est venue de sortir de l'erreur, puisque, à la volonté précise du souverain, s'est ajoutée la prescience d'un excellent ministre qui, à tout prix, veut conduire les heureux peuples de ces États au sommet désiré, créant ces institutions, établissements et ouvrages publics les plus convenables pour chaque province et ville, de manière à ce que celles-ci, sous les auspices bénéfiques d'un tel monarque, puissent bénéficier plus promptement des effets d'une véritable prospérité.

L'obligation que V.S.Illustrissime vient d'assumer avec sa dépêche du 15 décembre dernier est la preuve de cet engagement ; une obligation qui, tout en m'incitant à traiter ce sujet, m'attribue la douce et consolante charge de lui parler de la province de Nice et de lui expliquer les ouvrages et institutions dont ce pays a besoin. Cette charge glorieuse donne à mon cœur beaucoup de satisfaction, tandis que me conforte l'espoir de pouvoir procurer pour ces populations misérables d'utiles établissements.

En effet parmi toutes les terres de Sa Majesté la province de Nice est peut-être la plus abandonnée à cause de sa position alpestre et malheureuse. Afin de promouvoir ces institutions susceptibles d'être profitables, il faut tout d'abord détailler l'état topographique du pays, pour expliquer sa misère générale et apporter l'antidote salutaire.

---

<sup>1</sup> Ce document est conservé aux Archives départementales des Alpes-Maritimes, sous la référence 1 FS 94.

La province de Nice n'est donc, à vrai dire, qu'un amas de montagnes ininterrompues qui, divisées en plusieurs chaînes inaccessibles, ne présentent dans leur extension que l'idée du squelette de la nature ; les Alpes-Maritimes forment le contexte de cette contrée qui à l'est touche les montagnes de Ligurie, à l'ouest celles de Provence, au nord celles de la province de Cuneo et de Mondovi' et au sud la mer Méditerranéenne. Les communautés qui tirent bénéfice de la mer sont toutefois peu nombreuses, exception faite pour la ville de Nice située près du littoral et entourée d'amènes collines, même si elle ne s'investit guère dans le commerce maritime et n'en bénéficie que médiocrement.

La superficie de la province de Nice est de 294 086 hectares. Sa population est de 95 390 âmes. En soustrayant de ladite superficie celle de la ville et territoire de Nice, qui est de 7 098 hectares, et d'une population de 25 831 âmes, il s'ensuit que la superficie de la province est de 286 988 hectares et la population des communautés restantes de 69 559. Si l'on divise la superficie par le nombre de la population, on obtient la quantité de 4 hectares et 1/7 environ par habitant, alors que dans les belles plaines du Piémont un hectare alimente de 6 à 8 personnes au moins, ce qui donne une proportion d'un contre 30, proportion attestant clairement la stérilité de cette province.

Celle-ci est naturellement inhabitée puisque les trois quart de sa superficie sont de nus rochers, des terrains stériles, inaccessibles et en friche, soit parsemés de quelques lacs, soit coupés par d'innombrables rivières et torrents, soit interrompus par des lieux escarpés, désertiques et lointains des centres habités, soit envahis de bosquets de broussailles difficilement extirpables et d'aucune rentabilité. Donc, si entre un quart et un cinquième de cette superficie peut se dire cultivable, en réalité il ne l'est que grâce au pénible travail du pauvre laboureur, obligé, s'il abandonne le fond des vallées, de grimper de rocher en rocher et de franchir massifs et précipices afin de chercher, ici et là, de petites étendues transformables en champs, dont la stérilité ne peut se vaincre qu'à force d'engrais, insuffisants par ailleurs. Effectivement les troupeaux nécessaires font défaut et on ne peut les augmenter, cette immense et aride superficie manquant des pâturages souhaitables.

Les conséquences prouvent mes observations. La province de Nice, hormis la ville, comporte 86 communautés très peu peuplées, ce qui constitue une seconde démonstration de leur misère. Si l'on divise la population de ces communautés, s'élevant à 69 559 âmes, par 86 et on fait de même pour la superficie de la province le résultat est de 808 âmes par superficie de 3 337 hectares. Or, une superficie de 3 337 hectares forme un terrain carré dont la racine est de 58, à savoir 5 800 mètres linéaires, ce qui représente précisément le terme moyen pour marquer la distance entre les communautés.

Ladite distance, supposée à vol d'oiseau, donne l'idée d'une route faisable en une heure, mais le terrain étant jonché de montagnes, valons, torrents et précipices, il faut employer un temps extrêmement long, étant obligé de monter et descendre et faire de grands tours pour éviter les divers obstacles des lieux.

### ● Routes communales

Ces obstacles sont si nombreux qu'il n'y a, pour ainsi dire, aucune route praticable entre une commune et l'autre. Les sentiers présentement battus ne sont que des pistes souvent indistinctes, fatigantes et très dangereuses, soit pour les mulets, soit pour les piétons, à l'exception de la route royale de Nice à Tende et de la route provinciale de Nice à San Remo, qui desservent très peu de localités.

Ce tableau suffit à démontrer l'état des populations éparses, sans communications entre elles et sans commerce, dépourvues des denrées les plus nécessaires et des commodités de la vie et par conséquent dans un état d'ignorance insurmontable tant que la situation topographique de ces communautés ne sera pas modifiée par la création des indispensables

routes. Donc, à mon avis, la chose la plus urgente est d'aménager l'ouverture des routes communales afin de transformer ces terres sauvages et agrestes en des pays cultivés, riants et productifs.

Il y a quelques années il fut question de construire une seconde route provinciale, de la ville de Nice au mandement de Saint-Étienne, mais elle ne pourra se faire que dans plusieurs années, vu que le projet prévoit des fonds importants et extraordinaires, qui ne seront disponibles que d'ici vingt et peut-être quarante ans. Ces fonds sont importants puisque, selon le projet, cette route nécessite le creusement de longs tronçons dans la roche vive et doit longer les précipices et les parois à pic du Var et de la Tinée. Par ailleurs cette route provinciale ne serait utile qu'à un petit nombre de communautés, alors que pour activer l'agriculture et le commerce il faut une entière, facile, libre et constante communication entre les mandements et le chef-lieu de la Division<sup>2</sup> et tout au long de l'année.

Ces routes et ponts ne peuvent se construire sans fonds, dont les communautés sont dépourvues, étant d'une part pauvres et d'autre part généralement grevées d'impôts. Quelques-unes paient beaucoup plus de ce qu'elles devraient payer par rapport à la ville de Nice, d'autant qu'elles n'ont, comme cette ville, ni des étrangers qui répandent leurs liquidités, ni des troupes qui achètent les denrées, ni des revenus actifs pour faire face aux dépenses locales et aux créances fixes et légitimes, ni des usines employant les pauvres, ni des fonctionnaires royaux et des tribunaux, abondants en ville, qui font circuler l'argent.

Au contraire, les communautés de la montagne subissent des continuelles déperditions, puisque chaque année l'argent de leurs impôts est transféré dans le chef-lieu et ne retourne pas, sauf pour la portion congrue des curés ou pour la pension de quelques retraités ou invalides, ce qui ne correspond pas à l'argent versé. Elles s'appauvrissent encore plus si l'on pense qu'elles doivent se ravitailler dans Nice, en argent comptant, achetant les produits manufacturés et les denrées les plus nécessaires à la vie, tels les tissus, les cuirs, le savon, les outils agricoles et les productions coloniales, alors qu'elles ne peuvent y amener quasiment rien, leurs produits étant pauvres, rares et difficilement transportables, faute de routes courtes et commodes.

Pour remédier vraiment à ce mal je serais de l'avis d'allouer annuellement la moitié des contributions de la province à la construction des routes communales. Du montant global de ces contributions, qui est de 305 366, 95 liras, il faudrait exclure les contributions de la ville de Nice et des lieux de Breil, Saorge, Touët de L'Escarène, La Brigue, Tende et La Turbie, des communautés qui ont des revenus et se trouvent sur le parcours des routes royale et provinciale et communiquent de façon libre et commode tant avec la ville qu'avec les pays voisins. Si l'on déduit donc de ces contributions celles payées par lesdites communautés à savoir :

Nice	73 199, 45 liras
Breil	5 907, 13
La Brigue	5 174, 11
Drap	2 571, 52
Saorge	6 225, 10
L'Escarène	4 665, 72
Tende	4 985, 46
Touët de L'Escarène	1 618, 25
La Turbie	2 682, 63
Total	107 029, 37

---

<sup>2</sup> D'après l'édit royal du 10 novembre 1818 les états sardes de terre ferme étaient divisés en Divisions, provinces, mandements et communautés. La Division était donc l'appellation d'une circonscription administrative dirigée par un intendant général. Celle de Nice comprenait les provinces de Nice, San Remo et Oneille.

Il resterait 198 337, 58 liras, dont la moitié est de 99 168, 79 liras, que le gouvernement pourrait laisser au profit de cette misérable province jusqu'à ce que les communications entre toutes les communautés et la ville de Nice soient rendues commodes et libres.

Cette solution est le seul moyen capable de rendre florissants l'agriculture et le commerce à l'intérieur du pays et de permettre aux habitants de vivre plus confortablement, grâce à la vente de leurs denrées et des bestiaux, sans s'exposer au risque de perdre la vie dans les précipices inévitables là où il n'y a pas de sentiers. À ladite somme annuelle de 99 168, 79 liras, correspondant à la moitié des impôts, s'ajouterait celle de 92 mille liras environ, actuellement déposée dans la caisse des fonds de la province, dont l'utilisation était prévue pour la construction de la route provinciale de Nice à Saint-Étienne.

### ● **Pont sur le fleuve Var sur le territoire de la commune de Bonson**

Un ouvrage digne de l'esprit bienfaisant du souverain, le plus urgent et sans doute le plus utile, sans être très dispendieux, est la construction d'un pont sur le fleuve Var, au niveau le plus étroit, sous la commune de Bonson, où se trouvent encore les vestiges de l'ancien pont, dont la longueur était de 140 mètres. Les flancs et les piliers de ce pont seraient en maçonnerie pour une largeur de 4 mètres et les parties restantes en bois. La dépense pour ce pont pourrait atteindre 45 mille liras. Mais 25 mille liras suffiraient si, par défaut de fonds et considérant qu'une telle construction est indispensable et urgentissime, l'on ne construisait que la culée droite en maçonnerie et les traverses en mélèze, vu que la culée gauche existe toujours.

Un mémoire, que je vous envoie, du comte de Malaussène, lieutenant-colonel du génie militaire, démontre combien ce pont est utile, intéressant et indispensable ; ce comte y présente d'une manière efficace la cause de l'humanité, de la morale publique et l'intérêt de 36 communautés se conjuguant avec celui du service royal.

Si ce pont tant désiré était construit, les mandements de Roquestéron, de Puget-Théniers, de Guillaumes et de Villars recevraient aussitôt mouvement et vie. Car les communes composant ces mandements feraient sans doute des sacrifices pour ouvrir la route qui de ce pont va à Saint-Martin afin de profiter plus rapidement des communications avec Nice. Ce pont réalisé, il en serait fini des doléances, dues aux dangers et désagréments que rencontrent le commissaire des levées, les notaires, insinuateurs et carabiniers royaux, lors de leurs déplacements et l'avocat fiscal général, par l'interruption de la correspondance. Également ce bureau ne tarderait plus à fournir aux divers ministères les informations qu'on lui demande avec promptitude et qu'il lui est impossible de satisfaire quand le fleuve est infranchissable.

Si ce projet est entériné, il suffirait d'un délai d'environ trois ans pour parvenir à la construction du pont et des communications entre les communautés qui y participent et d'un petit nombre de cantonniers pour les entretenir et rendre ces routes de plus en plus confortables, soit pour les voyageurs à pied, soit pour les mulets<sup>3</sup>.

### ● **Filature de coton**

Il y a dans cette ville (Nice) depuis deux ans une filature de coton qui emploie un certain nombre de pauvres. D'où une consommation annuelle dans la Division de cinq à six cents mille francs de coton. Mais les négociants français visent à ruiner le fabricant introduisant des cotons filés et tors, blancs et de couleur, à un prix extrêmement bas, de sorte que, depuis son établissement et malgré son industrie, il gagne moins de 6% et sera obligé d'arrêter la production si les importations continuent d'augmenter ; ces importations retirent à

---

<sup>3</sup> Le projet n'aboutira finalement qu'en 1852 sous la forme du pont suspendu Charles-Albert.

notre commerce et à la circulation monétaire intérieure une somme de plus de 200 mille francs.

Le seul moyen d'aider cette entreprise et de l'encourager, sans peser sur les finances royales, serait l'instauration par l'administration communale d'un modique droit sur les cotons filés, blancs et de couleur ; il serait perçu par les employés et préposés de la ville par le biais d'un petit agio que l'intendant fixerait à semestres révolus et selon le montant de la recette. On pourrait en prêter une partie au fabricant qui serait tenu de la restituer en fonction de ses rentrées et dans des délais convenus, moyennant intérêts. Ceux-ci seraient destinés à soulager les communes pauvres engagées dans la construction des routes communales, au cas où le pont sur le Var serait bâti, prémisses de la prompte communication pour la moitié des communes qui doivent profiter de la route provinciale.

### ● **Protection contre les fleuves et rivières**

Chaque pays a ses lois et institutions, imposées par les localités, la Hollande par exemple a une administration chargée de la surveillance et de la restauration des digues qui la sauvegardent d'une submersion totale. De même, la province de Nice devrait avoir un système d'alerte pour lutter continuellement contre l'impétuosité des eaux descendant de la montagne, des fleuves et des torrents, qui, soit à cause des pluies, soit par la fonte des neiges ou le débordement des rivières, dépouillent les cimes des monts, sillonnent et creusent des précipices immenses et rongent les terres en plaines aux dépens de l'agriculture.

### ● **Endiguement du fleuve Var de Saint-Martin à Nice**

Le fleuve Var, dans la partie qui longe le territoire de la ville de Nice, mériterait un remède urgent et digne de l'attention du gouvernement. Ce fleuve, limitrophe entre Nice et la Provence, à partir de la commune de La Roquette-Saint-Martin offre un spectacle toujours menaçant, puisque ces eaux ne rencontrent aucune levée, tandis qu'elles grossissent au milieu d'un lit très vaste ; par conséquent elles rongent les terres cultivables que la ville possède le long des rivages. On a calculé que si ce fleuve était contenu dans un lit de 300 mètres de largeur sur un cours de 20 mille, il rendrait à l'agriculture un terrain qui, rendu fertile par le limon, en deux voire trois ans ferait la fortune de cette ville. Car elle élargirait son territoire et augmenterait la partie cultivable d'environ 1 500 hectares qui pourraient valoir plus de quatre millions, alors qu'il suffirait un quart de cette somme pour accomplir un ouvrage aussi beau et grandiose.

Pendant que je prie la secréterie royale d'État de prendre en considération un si profitable avantage, je me réserve de lui faire parvenir le projet qui pourrait être exécuté, avec le concours du gouvernement qui, je l'espère, au bout de peu d'années recouvrerait entièrement l'argent investi. En même temps l'utilité de plus en plus évidente d'une telle entreprise ferait l'objet d'un souvenir éternel de la part de cette population pour son roi et ce ministre qui l'aurait favorisée. Cette population peut d'autant plus espérer la prise en considération de cette entreprise utile et profitable que la *Gazzetta piemontese* vient de publier les patentes royales du 9 janvier 1824 par lesquelles Sa Majesté a daigné approuver le tracé rectiligne de la Boisserette, un torrent de la Savoie ; en effet de telles opérations, en restituant aux cultures d'importantes étendues de terrain, inondées ou rendues improductives par les eaux, croissent notablement la richesse de tout pays avec, en conséquence, une augmentation de la population<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> L'endiguement du Var se révélera d'un coût considérable. Entrepris dès les années 1840, puis interrompu par manque de crédits il ne sera réalisé que sous le Second Empire.

## ● Cadastre général de la province

Le cadastre parcellaire des communes, déjà introduit par le gouvernement français et dont cette province a un grand besoin, est un autre ouvrage d'intérêt public qu'il faudrait exécuter. Car les contributions actuelles ont été jusqu'à présent calculées et réparties d'abord entre les mandements, ensuite entre les communautés et enfin entre les particuliers, de sorte que, manquant la première base de péréquation générale dans la distribution des impôts royaux, il en découle une charge pour d'innombrables populations et particuliers à laquelle on ne peut remédier sans au préalable l'instauration du cadastre. Ce système de cadastre général exige à mon avis l'établissement d'une direction provinciale chargée de l'aménagement des contributions, tant pour la formation des rôles que pour la vérification annuelle des cadastres et des « livres de mutations ». Puisque ces registres, confiés aux seules communautés et à la merci d'administrateurs souvent ignorants et loin de la surveillance de la communauté, engendrent malheureusement des abus, alors même que les délinquants ne reçoivent pas les blâmes et les châtimens mérités. Cette direction, annexée au bureau de l'intendance générale, serait un bon remède contre erreurs et fautes et faciliterait une expédition rapide et ordonnée des cahiers.

## ● Société d'agriculture

Cette province, compte tenu de sa situation naturelle et topographique, présente la réunion de plusieurs climats. En effet les hautes Alpes sont très froides et sous la neige, tandis que la partie près de la mer est très tempérée. Quant aux communautés intermédiaires, elles présentent entre elles des diversités qui se concrétisent dans la culture des plantes qui y poussent, à savoir : dans les régions les plus chaudes les agrumes et les caroubiers, dans celles tempérées les oliviers et les mûriers, dans les moins tempérées les châtaigniers et dans les régions froides la culture des céréales et les pâturages pour les troupeaux.

Or, ces diverses zones climatiques de la province requièrent évidemment des cultures différenciées et particulières.

Ces considérations et celles déjà citées sur l'ignorance des agriculteurs et des propriétaires des terrains m'incitent à solliciter la création, dans cette province, d'une société d'agriculture, de manière à l'inculquer à tous les habitants, par une étude infatigable de la nature du sol et de la diffusion des informations agraires nécessaires par le biais d'un journal périodique destiné à être envoyé et lu dans chaque communauté.

Une telle société serait envisageable à Nice moyennant une allocation annuelle, lui permettant de se procurer d'autres journaux et des collaborations et de tenter des expérimentations analogues. À mon sens, elle ne pourrait être que profitable : les dépenses du journal pourraient être facilement comblées (...). Ce journal, qui pour l'instant n'existe pas dans cette ville chef-lieu de province et de Division et siège d'un sénat royal, paraît d'autant plus indispensable pour l'intérêt public et pour l'économie du barreau et des clients qu'une feuille périodique semblable est prévue par l'art. 72 des patentes royales du 16 juillet 1822 pour les inscriptions des notifications judiciaires afin de libérer les propriétés des privilèges et des hypothèques. Pour ces deux raisons, permettez-moi donc de solliciter la publication de ce journal de la Division et la société agraire, dont l'établissement n'annonce que des avantages.

Un pareil projet fut avancé d'autres fois mais, non soutenu par le gouvernement, il ne sortit aucun effet. À présent, me semble-t-il, l'époque si souhaitée d'une telle faveur est proche, laquelle toutefois ne doit pas se limiter à une simple concession gratuite, mais s'accompagner d'un fond annuel pour les premières dépenses d'établissement, d'abonnement

à plusieurs journaux nationaux et étrangers et pour faire face aux expériences agricoles qu'il conviendra tenter<sup>5</sup>.

Les oliviers constituent le revenu principal pour la moitié des communes de cette province ; selon quelques agronomes, la culture de cet arbre présente des défauts fondamentaux qu'il serait bon d'extirper. De plus, il y a des insectes très nuisibles pour cette plante précieuse et plus encore pour les olives, à tel point que l'on ne voit jamais se succéder consécutivement deux années si l'une d'elle n'est pas entièrement anéantie par la présence d'un ver extrêmement prolifique qui ronge le fruit et en absorbe le suc oléagineux avant la maturation. Se multipliant d'année en année, cet insecte empêche la récolte des olives pendant plusieurs années.

Ce triste événement apporte la désolation dans ces contrées, puisqu'il les appauvrit. Afin d'obtenir une récolte biennale sûre et pérenne, d'aucuns ont proposé d'intercéder auprès de l'autorité souveraine pour qu'elle ordonne l'abattage et la destruction de tous les fruits de l'année intermédiaire, qui sont généralement en petite quantité et gangrenés par lesdits vers, au cours du mois de décembre, lorsque les larves n'ont pas encore achevé leur métamorphose et ainsi eu le temps de se propager à la récolte abondante de l'année suivante. Si ce raisonnement s'avère fondé, et il en a l'air, alors il faudrait solliciter la loi envisagée qui, produisant l'effet souhaité, serait source de véritables richesses, d'autant plus faciles à obtenir que l'exécution de la mesure semble aisée.

Si j'écoutais l'impulsion de mon cœur je pourrais ajouter d'autres nombreuses mesures d'utilité publique mais, ne devant proposer que des cas de possible et prochaine exécution, je me bornerai à citer les œuvres suivantes qui, en temps et lieu, pourront faire l'objet de réflexion en vue d'une solution.

Ces œuvres sont :

- l'exploitation pour le compte du gouvernement de certaines mines, existant dans cette province et notamment celle de fer de Valdeblore, déjà signalée à cette secréterie par l'ingénieur de première classe Despine ;
- la stipulation d'un traité avec la France afin de faciliter l'exportation vers ce pays des troupeaux et laines de cette province, comme c'était le cas, il y a deux ans, avant l'application de l'actuel droit excessif qui les pénalise ;
- l'extinction progressive des dettes fixes des communes au moyen d'une taxe annuelle provinciale, modifiée par le concours de tous les revenus des communautés, à condition que cette mesure ne heurte pas les droits municipaux respectifs ;
- et enfin toute action favorisant ce pays en le soulageant des charges supérieures à ses forces, afin de lui permettre de ressembler à ces provinces qui non seulement suffisent à elles-mêmes mais peuvent suppléer aux besoins des autres en raison de leur fertilité.

---

<sup>5</sup> Une Chambre d'agriculture et commerce fut effectivement créée l'année suivante, en vertu des patentes royales du 4 janvier 1825 ; voir à ce propos ADAM, 1 FS 17 et 33 J 1