

PORT-FRANC

ET ZONE FRANCHE

LES FRANCHISES
DOUANIÈRES DU PAYS NIÇOIS

M. BOTTIN

Institution tout à fait représentative d'un particularisme douanier niçois, le port-franc de Nice-Villefranche créé au début du XVIIe siècle a été mis en évidence par maints auteurs. Ajouter une nouvelle analyse à une liste déjà longue de travaux ¹ est une entreprise délicate qui ne peut s'expliquer que par l'apport d'éléments nouveaux; à cet égard, deux données essentielles sont très souvent passées inaperçues; d'une part le caractère évolutif des règlements du port-franc, d'autre part l'existence de franchises plus anciennes étendues à tout le comté de Nice et auxquelles furent superposés les avantages de la franchise portuaire.

Certes, s'attacher à démontrer la continuité d'un régime douanier privilégié n'a rien d'original; nombreuses furent les franchises qui défendirent la preuve de faveurs plus anciennes et il n'est guère de port-franc qui n'ait été placé dans une perspective historique avantageuse d'antiques privilèges². Mais ce n'est là qu'une question accessoire; il est par contre essentiel de considérer que le régime douanier privilégié du pays niçois dépasse très largement le cadre réduit d'un port-franc limité à une simple zone portuaire; il concerne toute une province et résulte avant tous des aménagements apportés, principalement au cours du XVIe siècle, aux droits de péage, de traite et de douane; l'établissement du port-franc n'apparaît ainsi que comme la dernière étape de l'évolution du régime de franchise. La superposition des réglementations favorables, puis leur fusion progressive accentuèrent le caractère exorbitant de ce régime douanier à un point tel que le comté de Nice pouvait alors être considéré "à l'instar de l'étranger effectif" –selon, l'expression en usage dans le royaume de France- par rapport à la législation douanière des Etats de la Maison de Savoie.

Les causes de ce particularisme douanier sont tout à fait apparentes; l'acte politique de 1883 par lequel le pays niçois se plaça sous la souveraineté des princes de la Maison de Savoie, peut être à tous égards considéré comme déterminant; le pays niçois, marche de Provence, devenait pour une durée de près de cinq siècles, province des Etats de la Maison de Savoie. Son originalité devait apparaître aussitôt de façon très marquée au sein d'un Etat alpin qui était principalement organisé autour d'un axe Turin-Chambéry. Très tôt apparut que cette province maritime séparée de sa capitale par de trop hautes montagnes. Devaient être soumises à un régime douanier différent,

D'autres considérations, économiques et topographiques en particulier, devaient faire évoluer les réglementations vers un allègement toujours plus marqué. Les franchises

¹ L'analyse faite au XIXe siècle par le comte Hilarion de CESSOLE ("Réflexions sur le port-franc de Nice". Société typographique Nice, 32p.) conserve toujours un très grand intérêt en raison des éclaircissements qu'elle apporte dans le domaine technique. Sur un plan historique, une synthèse a été proposée par Edouard SERI en 1924: "Le port-franc de Nice"-Nice Historique 1924,n°2,p.33. L'étude du port-franc a été reprise récemment par Jean-Michel BESSI: "Le port-franc de Nice-Villefranche, St-Hospice aux XVIIe et XVIIIe siècles". Mém. Maîtrise Lettres Nice, 1971,dact. et "Les étrangers et le port-franc aux XVIIe et XVIIIe siècles", Nice-Historique, 1972, pp.17-32. Il convient en outre de noter l'utilité de certains travaux portant sur le port ou le commerce de Nice, tels par exemple: Robert LATOUCHE "Le port de Nice, regards sur son passé", in Etudes médiévales, 1966, PUF., p.251; René TRESSE: "Les raisons du marasme économique du port de Nice", 1815-1821.Revue d'Hist. éco. et soc.,1966, n°2, pp.183-195, ou William CARUCHET: "Relations économiques du comté de Nice avec la France entre 1814 et 1860, d'après la correspondance des consuls de France" Thèse droit, Nice, 1961, dact. Il faut enfin signaler les études générales de Paul MASSON ("Ports-francs d'autrefois et d'aujourd'hui", Paris, Hachette, 1904) et de Georges MUSSET ("Les ports-francs sous l'Ancien Régime", Paris-La Rochelle, 1904) qui peuvent toujours permettre d'utiles comparaisons en dépit de leur ancienneté et d'une analyse peu satisfaisante des franchises niçoises. Enfin l'étude de Louis DERMIGNY ("Echelles, Echelles et Ports-francs au Moyen-Age et aux temps modernes", Recueils de la Société Jean Bodin. XXXIV."Les grandes échelles". 3e partie, Bruxelles 1974, pp.213-643) se révèle être, par son érudition et ses vues synthétiques, d'une extrême utilité.

² Cf. par exemple P. Masson à propos du développement de la franchise de Marseille ("Ports-francs.."op.cit.P.3-9) ou encore l'analyse de E.Berri. ("Le port--franc de Nice" op. cit.)

douanières, précisait en 1851 un manifeste des autorités niçoises, "ne sont qu'une conséquence des nécessités premières d'existence de la population du pays, nécessités senties et admises de tout temps"³. Le caractère déficitaire de la plupart des productions de base imposait en effet la mise en œuvre de moyens commerciaux de remplacement, mais leur développement se trouvait freiné par les contraintes du cloisonnement géographique; tel fut donc le rouble objectif poursuivi: éviter d'aggraver par l'établissement d'une fiscalité normale les conditions d'une économie déjà difficile, et compenser les inconvénients du cloisonnement par des faveurs fiscales destinées à attirer le commerce.

Mais ce n'est là qu'une explication partielle; les facteurs topographiques ont également eu une importance considérable. La frontière provençale du pays niçois n'est en aucune façon une frontière naturelle; sa perméabilité est extrême. On eut l'occasion de constater que même la surveillance étroite établie dans le cadre d'un cordon sanitaire n'empêchait pas les passages d'un pays à l'autre⁴. Les avantages de l'établissement de la ligne douanière au passage des cols des Alpes apparurent évidents⁵. Dès la mise en place au XVI^e siècle des nouvelles méthodes de contrôle douanier aux frontières des Etats, le comté de Nice se trouva placé hors du régime général des droits de sortie applicable dans les Etats de Savoie.

Il reste enfin l'influence permanente exercée sur la conservation des franchises et leur développement par une mentalité collective très consciente du caractère intangible des privilèges locaux plus que l'affranchissement coutumier immémorial est mise en évidence la nature contractuelle de l'acte de 1883, qui sanctionnait le transfert de souveraineté du pays de Nice des comtes de Provence aux princes de Maison de Savoie. La protestation rédigée en 1851 contre le projet de réforme douanière et de suppression du port-franc est particulièrement significative d'une telle conception: "Les franchises commerciales du pays résultent non d'un privilège octroyé mais du Contrat d'Union de 1388 par lequel le comté de Nice se donna librement à la Maison de Savoie... tous les actes émanés de la puissance souveraine depuis cette époque jusqu'à nos jours ont respecté ces franchises ayant leur origine dans un contrat politique qui ne peut être entamé sans le consentement mutuel des parties contractantes constituent un droit imprescriptible et sacré"⁶

La critique des fondements juridiques d'une telle position politique dépasse le cadre de cette étude du reste la nature contractuelle de l'acte, même si toutes ses conséquences étaient acceptées, ne concernant que le caractère imprescriptible des franchises et non leur formation. Par contre, l'affirmation selon laquelle ces franchises auraient leur origine dans le texte en question peut être discutée sur le plan historique; L'Acte de dédition ne constitue qu'une étape entre un régime d'imposition déjà privilégié et des mesures encore plus favorables; l'évolution du droit de rivage, imposition dominante jusqu'au XV^e siècle en matière de taxation portant sur la circulation des marchandises, permet de le constater⁷. Sa réorganisation au cours du XIII^e siècle par l'administration

³ "A la Nation, aux Chambres, au Roi, le peuple de Nice expose..."-affiche, 1851, arch, Dép. des A.M. 896 Fonds sarde.

⁴ H. de CESSOLE: "réflexions sur le port-franc de Nice..." op.cit.p.23. (L'auteur cite l'exemple du cordon sanitaire de 1835).

⁵ "Les montagnes qui séparent les mandements de Guillaumes et de St-Etienne des Départements des Basses-Alpes; et des Hautes-Alpes sont bien plus praticables aux contrebandiers que les cols de Fenestre et de Tende et autres comme aussi la Roya, fleuve assez profond, est plus propre à servir de ligne militaire et douanière que le Var et l'Estéron..." Cessole; op. cit.p.23.

⁶ "A la Nation..."Affiche, Arch, Dép. A.M Fonds sarde II 896. Les auteurs du manifeste tournaient le problème de la rupture révolutionnaire en précisant que "les traités de 1815, base du droit européen moderne n'ont fait que confirmer les contrats anciens puisque le comté de Nice a été rendu à la Maison de Savoie en vertu de sa possession antérieure.

⁷ CAIS DE PIERLAS:"Gli statuti della Gabella di Nizza sotto i conti di Provenza "in Miscellanea di storia

comtale de Provence en avait fait un ensemble de droits portant sur les personnes, les bâtiments et les marchandises et applicables dans toute l'étendue de la zone côtière du Cap Ferrat à l'embouchure du Var. Si l'on s'en tient aux droits portant sur les marchandises, puisque seul ce type d'imposition nous intéresse ici, on constate que très tôt les Niçois ont bénéficié de mesures de faveur; le tarif établi à l'occasion de l'enquête de 1252 précise pour certains produits que la taxation n'est applicable que si les importateurs ou les exportateurs sont étrangers, ce qui permet de penser "a contrario" que les Niçois étaient exempts du paiement dans ces cas là⁸. Le tarif de 1372 est d'ailleurs plus explicite: pour la plupart des produits taxés l'imposition n'est applicable que si le négociant est un étranger non bénéficiaire d'un régime de faveur -"homo extraneus qui non sit franchus"⁹. D'ailleurs l'acte de 1380 n'établira pas de nouvelles franchises en faveur des négociants niçois mais élargira simplement le privilège d'exemption en faveur des commerçants étrangers qui introduiraient à Nice des denrées de ravitaillement¹⁰. Mais cet acte devait avoir sur la consolidation des franchises une influence considérable dans la mesure où le régime de faveur antérieur se trouverait protégé par les clauses de portée générale sanctionnant l'accord des parties; toute application d'une mesure désavantageuse paraissait donc exclue¹¹... du moins tant que seraient applicables les dispositions prévues, c'est-à-dire pendant trois ans¹²; ce laps de temps écoulé il était indispensable de renouveler la protection; c'est ce qui fut fait dès le 19 novembre 1391 -1'"Acte de dédition" était du 28 septembre- par le bailli Pierre Lauzan qui, au nom de son souverain, promet que l'on n'introduirait aucune innovation désavantageuse dans la perception du droit de rivage¹³. Les rares cas d'imposition qui existaient encore permirent à l'institution de survivre, avec de plus en plus de difficultés; l'érosion monétaire et l'interdiction de toute modification tarifaire en avaient fait dès le milieu du XVe siècle une imposition d'importance très secondaire¹⁴.

Au XVe siècle la structure des systèmes d'imposition portant sur la circulation des marchandises, jusque là le plus souvent organisée autour d'anciennes impositions péagères, allait se trouver profondément modifiée par la mise en place d'une taxation d'un type nouveau. Créés de toute pièce soit pour satisfaire des besoins financiers croissants, soit

italiana".T.XXXI pp.389-449.Torino 1884. Le texte utilisé par l'auteur est le tarif de 1372. (Arch.dép.A.M.Città e (cahier) -f° 12. 9 octobre 1372).Contado di Nizza,Mazzo 3, liasse 14

⁸ Voir le texte du tarif dans Edouard BARATIER):" Enquête sur les droits et revenus de Charles I d'Anjou en Provence. 1252 et 1278" -Paris 1969-p.259. Importation de grains, de bois par un étranger...Vente ou achat d'un esclave sarrasin par un étranger

⁹ Un certain nombre d'étrangers en particulier ceux originaires d'Antibes, St-Chamas, Montpellier, Majorque; Bonifacio sont en effet affranchis du paiement du droit de rivage: "omnes sunt franchi in civitate Nicie, scilicet in ripa et in omnibus juribus regiis, in quibus extranei solvere tenuntur".art.6 du tarif de 1372.

¹⁰ Article XX de l'"Acte de dédition": "...quod ornes et singuli extranei per mare.... adducentes victualia sint franchi et immunes a solutione ripagii et quaranteni..." (Le quarantain était une taxe spéciale frappant les importations de blé. Mellarede. Arch. dep. des A.M, Fonds Citta e Contado.Dritto di Villafranca. M8 - L12 -p.380). in Pietro DATTA : "Delle liberte della Comune del Nizza". Nizza, Caisson 1859.

¹¹ Art.XXXII:"...Confirmare omnia et singula privilegia franchises libertatis statuta quecumque tan regalia quam municipalia et consuetudines scriptas et non scriptas..."(La confirmation de la concession faite précédemment à la ville d'un certain nombre d'impositions de caractère municipal, dont la gabelle des droits de rève-tributs à l'importation est stipulée à l'article XI).

¹² article III, XXXIV

¹³ Arch.Dép.A.M.Citta e Contado.Dritto di Villafranca, M8- L12-P 380.

¹⁴ Au début du XVe siècle le produit du droit de rivage varie entre 2000 et 4000 florins par an. arch. Dép. A. n. fond di Stato di Torino, art.52§1. Mi-Comptes du receveur général Jacob de Fontana 1419-1424. IL décroît régulièrement par la suite. En 1520 on rappelait encore que toute augmentation des tarifs était interdite. Ach. Dép. A.M. Dritto di Villafranca- Mas,8 L12-P 380.En 1601,la somme de 690 florins-somme très faible en comparaison d'autres taxes telles que la gabelle du sel et 1^{er} droit de Villefranche était encore perçue au titre de "rivaggio e gabelle vecchie". Arch. dép. A.M.Arch. di Stato di Torino, art.52§12, compte 7.

pour corriger les effets provoqués sur les transactions inter provinciales ou inter étatiques par les disparités des nouveaux régimes de fiscalité indirecte intérieure, ces impositions connues sous le nom générique de droits de traite se multiplient un peu partout. Elles apparaissent en Provence en 1443 et 1458. Soulevant de multiples protestations qui devaient longtemps rester sans résultat¹⁵ De l'autre coté de la frontière la décadence, à partir de cette, époque, de l'état savoyard ne favorisa guère la mise en place de mesures d'harmonisation fiscale destinées à freiner les importations d'une région dans l'autre. Néanmoins, les ducs de Savoie poussés par des besoins financiers pressants pensèrent trouver dans une imposition similaire quelques revenus; devant les difficultés que n'aurait pas manqué de susciter une telle imposition à Nice même, elle fut limitée à une partie de la frontière provençale.

Deux ans après son établissement, en 1471, l'affermage du particulier de Puget-Théniers qui avait proposé ses services pour la perception de cet impôt était résilié¹⁶; les inconvénients occasionnés dépassaient trop les avantages de sa perception. Après cette tentative avortée il ne serait plus question de traite foraine dans le comté de Nice pendant près de cent ans. D'ailleurs les difficultés considérables auxquelles allaient se trouver confrontés les ducs de Savoie jusque vers le milieu du XVIe siècle expliquent que la mise en place des droits de traite ait été aussi nettement interrompue, au contraire par exemple, de ce qui se passa en Provence¹⁷.

La ville de Nice resta donc encore longtemps soumise à un régime favorable d'impositions de type ancien, puis pour aider le développement de son rôle de marché régional les ducs, à l'exemple de ce qui se faisait parfois ailleurs à la même époque, autorisèrent en 1497 l'établissement de deux foires franches¹⁸, mais les multiples difficultés nées des guerres de rivalité devaient interdire tout espoir de succès pendant près de cinquante ans.

La renaissance des États de la Maison de Savoie après le traité de Cateau Cambrésis (1559) devait permettre une réorganisation générale des impositions douanières. Elle fut l'œuvre du duc Emmanuel-Philibert qui en 1561 et 1563 établissait deux impositions de portée générale: une "tratta foranea" portant sur les exportations¹⁹ et une "dogana" applicable aux importations²⁰. Outre ces créations principales, il s'attacha également à réaménager un certain nombre d'anciennes impositions médiévales; un ancien péage maritime, quasiment tombé en désuétude, le droit de 2% dit "de Villefranche" fut ainsi transformé en un système complet de droits de sortie, d'entrée et de transit applicables à toute une province²¹. Le comté de Nice se trouvait ainsi doté en moins de trois ans et au grand mécontentement de ses habitants, de tous les éléments constitutifs d'un

¹⁵ H.G.de CORIOLIS, "Traité sur l'administration du comté de Provence", 3V.Aix, 1736-1787, T2.pp.201 sq.

¹⁶ Arch. mun. de Nice.CC.10/1- Le montant de l'affermage était très faible (32 florins pour 4 ans).

¹⁷ Après des réclamations incessantes, l'imposition établie en 1458 était supprimée en 1480 par le dernier comte de Provence Charles III. Les Etats convoqués en 1432 à la demande de Louis XI confirmèrent la suppression, mais en 1542, la traite était rétablie sur les marchandises exportées vers l'étranger et les provinces du Royaume sans bureaux de foraine. Coriolis "Traité. op.cit,T2, pp:201 et sq.

¹⁸ E.Beri, "Le port-franc..."op.cit., y voyait l'amorce du futur port-franc. A la fin du XVIe siècle des droits étaient à nouveau perçus pendant ces deux foires de Carême et de la St-Luc Arch. Dep. A.M. Città E Contado. N7-L19 cf par exemple les foires franches de Marseille (1447) (P. Masson, ports- francs.. op.cit.p.15) ou de Bayonne (1462) (Musset, les ports francs... op. cit. p. 112)

¹⁹"Raccoltà per ordine di materie delle leggi editti, patenti, manifesti, ecc.pubblicati sotto il felissimo dominio della Real Casa di Savoia "Torino-Barrico ed Linaldi-1826-1854.Recueil publié, sous la direction de F.A.DUBOIN. Le vol.24 se rapporte à la douane, la traite et "altri tributì analogni". Le premier texte concernant la traite est du 10 juillet 1561.Vol.24, p, 1671.

²⁰ Raccolta delle leggi... vol. 24 p. 1658- 17 mars 1563

²¹ Pour tout ce qui concerne cette imposition péagère, nous nous permettons de renvoyer à notre thèse : le droit de villefranche. Thèse droit 1974, 2 vol. dact.

système douanier ordinaire tel que l'on pouvait en rencontrer ailleurs en cette fin du XVIe siècle.

Ce droit de 2% était l'élément péager perçu de façon intermittente au cours du Moyen-âge sur la navigation maritime il venait d'être réorganisé en 1558 pour financer la défense de la côte. Une décision du duc étendit en 1552 le péage maritime aux communications terrestres et le transformait en un ensemble de perceptions organisées autour de deux axes essentiels de communication, la route maritime longeant la côte, et la route du col de Tende²². La nouvelle imposition devenait pour les Alpes du Sud l'équivalent de ce qu'était le dace de Suse pour les Alpes de Savoie²³. Pour la zone côtière elle prenait avec plus d'un siècle de retard le relais du droit de rivage. On notera que ce droit était grevé de tant de franchises et d'interdictions qu'il ne fut jamais question de renouvellement ou d'extension; pour le fisc ducal le droit de Ville franche avait au moins l'avantage d'une certaine nouveauté.

Essentiellement taxe à l'exportation, la "trattaforanea" restait assez semblable aux impositions nées au XVe siècle de préoccupations d'harmonisation fiscale, mais depuis cette époque des considérations économiques, telles que la volonté de protéger certaines richesses, et leur fusion progressive avec d'autres impositions plus anciennes, avaient peu à peu modifié la nature de ces droits à l'exportation; ils restaient toujours néanmoins des impositions non frontalières liées à l'opération de vente à l'exportation et perçues au lieu de cette opération; telle apparaît à cette époque la traite foraine des États de Savoie. Ce n'est que beaucoup plus tard, après la Mise en place d'impositions à l'importation qu'apparaîtront les avantages d'une perception aux frontières.²⁴

Ces impositions frontalières à l'entrée, nées de nouvelles politiques protectionnistes constituent un dernier apport dans la formation du système douanier; elles vont se multiplier au cours de la seconde moitié de ce XVIe siècle²⁵; la "dogana" établie en 1563 par le duc de Savoie est l'une d'entre elles. Assez nettement influencée par le système de droits d'entrée de la douane de Lyon progressivement mis en place au milieu du XVIe siècle le long d'une partie de la frontière est du royaume de France²⁶, la douane des États de Savoie était étendue dès sa création à toutes les frontières des États ducaux, en deçà comme au-delà des monts. Le caractère uniforme d'une telle mesure et l'absence de toute expérience provoquèrent d'évidentes difficultés d'application; l'imposition était supprimée quelques mois après sa création²⁷. Il faudra attendre trente ans avant que ne soit définitivement mise en place une imposition techniquement mieux organisée et tenant

²² Seuls les bois exportés du pays niçois étaient soumis à un tarif de 10% (à rapprocher de l'ancien tarif du droit de rivage: 12 deniers pour une livre). En contrepartie ils ne supportaient aucun droit de traite.

²³ Sur le dace de Suse, perçu au passage des cols du Mont Genève et du Mont Cenis, voir "raccoltà delle leggi..." vol.24 pp.164.5-sq.

²⁴ Le transfert de la perception des droits de traite aux frontières des ensembles régionaux devait se faire en France dès la fin du XVIe siècle. G.ZELLER: "Aux origines de notre système douanier. Les premières taxes à l'importation au XVIe siècle", in Mélanges 1945, publiés par la Faculté des Lettres de Strasbourg, pp.155-207, Les Belles Lettres, Paris, 1947 p.200. Le principe d'une imposition des droits de sortie aux frontières ne sera admis que fort tardivement dans les États de Savoie. La distinction durable des administrations chargées de la perception des droits de douane et de traite d'une part, et, d'autre part, l'absence de réformes destinées à faire entrer telle ou telle province dans un régime général, et les conséquences de leurs échecs partiels - Cf. par exemple les problèmes posés par la distinction entre l'"Etendue" et les "provinces réputées étrangères après l'opération de simplification tentée par Colbert en 1564 et corrigée par le tarif de 1657- font ressortir que F.A. DUBOIN, dans ses explications introductives du volume 24 du recueil des lois de la Maison de Savoie pouvait assimiler sans aucune restriction les droits de traite aux droits de sortie et les droits de douane aux droits d'entrée.

²⁵ G.ZELLER: "Aux origines..." op.cit.p.192 sq.

²⁶ G.ZELLER: "Aux origines..." op.cit.p.192 et N.MARION: "Dictionnaire des institutions de la France aux XVIIe et XVIIIe siècles" Paris et Picard et Cie, 1969. Réimpression de l'édition de 1923 p. 188

²⁷ "Raccoltà delle leggi..." vol.24, p. 1658.

compte des réalités économiques²⁸.

Le dernier quart du XVI^e siècle est une période décisive pour la formation du régime douanier privilégié; confrontées aux difficultés issues des nouvelles créations, les communautés multiplièrent les démarches auprès de l'administration turinoise et ce n'est pas sans peine que quelques-unes d'entre elles, puis le comté tout entier, obtinrent des avantages. La ville de Nice joua en la matière un rôle essentiel; sa situation maritime et son rôle de marché régional rendaient son commerce très sensible aux augmentations provoquées par les nouvelles impositions et, face aux risques économiques encourus, marchands et autorités municipales s'organisèrent pour obtenir l'aménagement des impositions. Dès l'automne 1562 la ville obtenait un premier succès avec l'affranchissement presque complet du droit de 2%, mais sous réserve qu'il ne puisse profiter qu'aux seuls niçois²⁹. Pour éviter les difficultés qui n'auraient pas manqué de surgir d'un tel contrôle, les fermiers insistèrent pour continuer la perception, préférant reverser en fin d'année à la communauté le montant des droits perçus sur les Niçois; cette somme fut fixée par les marchands niçois à 600 écus par an, au grand mécontentement des fermiers qui la trouvant trop élevée se montrèrent plus d'une fois réticents pour en effectuer le paiement³⁰. Il n'en reste pas moins vrai que les modalités de l'affranchissement restaient avantageuses pour les fermiers dans la mesure où elles écartaient toute possibilité de fraude ou d'usage abusif³¹.

Quelques années plus tard se posa la question de la suppression des droits de traite pour les produits nés ou fabriqués sur le territoire de la ville de Nice et exportés par les Niçois³². Le fermier Bernardo Castagna, adjudicataire à cette époque de plusieurs impositions, dont le droit de 2% et la traite foraine, après avoir estimé que le versement annuel de 600 écus était une charge bien injustifiée, tenta d'obtenir sa suppression moyennant l'affranchissement des droits de traite.

- Face aux résistances des syndics niçois le remboursement annuel de l'affranchissement du droit de 2% ne put être totalement supprimé; il fut réduit à 300 écus³³. En contrepartie de cette diminution les Niçois se trouvaient donc directement exemptés du paiement des droits de traite; l'avantage était considérable car la technique de l'affranchissement direct pourrait désormais faciliter les extensions. Cette exemption des droits de traite comportait deux aspects, l'un personnel, l'autre réel.

Il était facile aux fermiers de contrôler le premier, il suffisait pour cela de s'assurer de la citoyenneté niçoise du prétendant à l'exemption; c'est à ce titre qu'ils refusèrent pendant près de vingt ans le bénéfice de la franchise aux commerçants étrangers résidents. Les inconvénients de cette mesure parurent tels aux autorités municipales qu'une exemption complète des droits de traite sans plus aucune limitation personnelle, était obtenue en 1594 contre la somme de 30.000 florins³⁴. L'aspect réel, en l'absence de ligne douanière séparant le

²⁸ "Raccoltà delle leggi..." vol.24 p.1709 (28 février 1594).

²⁹ Arch. Dép. A.N=M., -Arc di Torino, art.52,-§12: Compte 4 et Arc. mun. De Nice, HH 103, P1. -Entériné par la Chambre des Comptes de Turin le 28 septembre 1562. Certaines exportations n'étaient pas comprises dans l'exemption, tels les poissons salés affranchis du paiement du droit de 2% seulement en 1577: Arch. Dép. A.M.,:arch.di Stato, di Torino, art.52,§12, Compte 4. On notera que les poissons salés étaient une des rares marchandises, avec le vin, à être restées longtemps soumises au droit de rivage.

³⁰ Arch. Mun. de Nice, HH3.L163, 23 août 1565,10 septembre 1565, 13 décembre 1591,14 avril 1595,11 décembre 1598,16 janv.1604.

³¹ D'autres communautés avaient obtenu divers avantages dans l'arrière-pays de Vintimille, le Marquisat de Dolceaqua, à la frontière provençale, la communauté de Puget-Théniers ainsi que toute la Principauté de Monaco (Monaco, Roquebrune, Menton).

³² Six mois après l'établissement de la traite, les Niçois obtenaient des aménagements. Arch. mun. de Nice. CC 10 P6 (juin 1570).

³³ Arch. mun. de Nice, HH 103 P5 (28 mars 1575).

³⁴ Arch. mun. de Nice, CC 10/1 P10 (20 mars 1594) et Mémoire manuscrit de l'Intendant MELLAREDE: "sommaire de l'histoire du comté de Provence pour l'éclaircissement de celle du comté de Nice ...vol.,1703, p.2

territoire de la ville de Nice du reste du comté, était par contre absolument incontrôlable; l'affranchissement faisait de Nice une porte ouverte sur la mer pour toutes les productions du comté. Le dégrèvement des droits de traite approximativement 4 à 5% valait bien la peine de faire un détour par Nice, quitte même à passer par un commerçant du lieu. L'affranchissement complet même au prix de 30.000 florins était à n'en point douter, un excellent investissement pour le commerce niçois. Jamais Nice ne s'était trouvée dans une situation fiscale aussi favorable par rapport aux autres communautés du comté.

Cependant, à regarder les choses de plus près, la mesure de faveur prise en mars 1594, était peut-être destinée à rendre moins amère les mesures extrêmement graves publiées moins d'un mois auparavant et concernant l'établissement, cette fois définitif, de droits de douane aux frontières des Etats de Savoie³⁵. Le tarif mayen très élevé était une menace directe pour l'économie locale. Mais mois de juin sa diminution de moitié apaisa quelque peu la colère de la population³⁶. On comprit peu à peu au cours des années suivantes qu'une telle taxation protectionniste conçue surtout en fonction des nécessités économiques piémontaises pénalisait gravement l'économie niçoise sans lui procurer en contrepartie d'avantages substantiels. Une action conjointe de toutes les communautés du comté aboutissait en 1599, moyennant le versement de 30.000 ducats à un affranchissement général des droits de douane³⁷. Techniquement cela signifiait que la ligne douanière se trouverait dorénavant reportée sur les Alpes.; un élément essentiel du régime privilégié se trouvait ainsi posé pour près de deux siècles et demi³⁸. Tel est donc ce système douanier extrêmement favorable auquel vont être superposés les édits du port-franc. Seule la traite pour les exportations par voie de terre et le droit de 2% avec de nombreux aménagements restaient imposables³⁹, le pays niçois se trouvait déjà nettement en dehors du régime général.

Séduits par les récents succès du port-franc de Livourne, les ducs de Savoie comprirent au début du XVIIe siècle qu'ils pourraient tirer d'appréciables avantages de l'organisation d'une politique maritime et commerciale cohérente. L'idée force de cette politique consistait simplement à accorder plus d'avantages que ses voisins immédiats Gênes et Livourne⁴⁰, pour parvenir à attirer à Nice une partie de leur trafic; l'entreprise avait d'autant plus de chances d'aboutir que Marseille, après avoir connu un processus d'affranchissement assez semblable à celui de Nice, avait perdu depuis le début du XVIIe siècle la plupart de ses franchises⁴¹. Les espérances ainsi placées dans l'avenir du port-franc créé en 1612 étaient considérables: le Piémont devenait l'"hinterland" de Nice et la vocation internationale du port et de la rade de Villefranche semblait assurée. On peut cependant hésiter à accorder un crédit

sq du vol 1.

³⁵ P. MELLAREDE, manuscrit op.cit volume 1 , f° 254. Raccoltà delle leggi... vol. 24, p.1709, Institution d'une douane au tarif de 6% (20 février 1594). Au cours des années précédentes un droit dit d' "Entranea" avait été passagèrement établi sur les importations de Nice en Piémont. Le 8 septembre 1582, le duc Charles Emmanuel I en avait exempté le pays niçois en raison de la trop grande "stérilité et de la contagion".; Arch. Mun. de Nice, CC.7.P1.

³⁶ Réduction du tarif moyen à 3% le 1^{er} juin 1594. Raccoltà delle leggi..., p ; 1721.

³⁷ Arch . Mun. de Nice, CC 7. P3, 6 mai 1599. P.Mellarede, manuscrit, op. cit., vol. 1, f° 264. Le paiement des 30.000 ducats avait été aménagé.

³⁸ Les règlements de la douane préciseront toujours cette exception au régime général ; cf. par exemple : raccoltà... vol. 17 p.358 (1627), vol .24, p. 1656 (1641), triffa generale dei dritti d'entrata, d'uscita ed'ostellagio. Torino. 1850 ; pp. 247, etc.

³⁹ En cas de perception annulatrice de la traite foraine et du droit de 2% sortie par voie de terre -le montant des droits de traite était réduit des 2/3.Cf. par exemple l'art.33 du règlement de la traite de 1660.

⁴⁰ Le port-franc de Livourne fut créé au milieu du XVIe siècle mais le sauf-conduit général n'apparaîtra pas avant 1591-1593. L.DERMIGNY:"Escalaes, Echelles.."op.cit.P.540 précise que ce port-franc était plus une ville franche qu'un port-franc car la franchise des droits n'y fut jamais complète. Le port-franc de Gênes fut créé en 1595 , mais était limité aux grains. Il fut étendu en 1613 et 1623 mais restera toujours davantage un entrepôt franc qu'un port-franc. L. DERMIGNY,op.cit.,p.547.

⁴¹ CF. P.MASSON: "Ports-francs..."op. cit. p.9 et sq.

total à ces édits du port-franc qui vont se multiplier après 1512 et qui ressemblent le plus souvent à des placards publicitaires destinés à attirer le marin; à les en croire, il semblerait que toutes les marines de la Méditerranée et de l'Océan se soient donnés rendez-vous dans la rade de Villefranche⁴²

En fait les avantages d'une très large franchise devinrent au fil des ans de moins en moins évidents; dès 1513, Gênes, face à la menace que faisait peser le nouveau port-franc voisin étendait ses franchises. D'autres ports italiens firent de même. La multiplication des réglementations favorables réduisit l'originalité des avantages offerts et la, création en 1659 du port-franc de Marseille en donnant les mêmes armes à un concurrent plus puissant, plaça Nice dans une situation très inconfortable. D'ailleurs la faiblesse de l'infrastructure routière vers le Piémont et l'absence de port en eau profonde à Nice même jusqu'en 1750 hypothéquèrent longtemps les chances de succès de l'entreprise tentée par les ducs.

Apparu à la fin du XVI^e siècle en mer Baltique et en Méditerranée, le port-franc n'est encore en 1612 qu'une institution en début d'évolution qui cherche sa voie entre les surenchères des réglementations étatiques et les réticences de marchands locaux déjà privilégiés et mécontents des trop grandes facilités accordées aux individus les moins recommandables. L'établissement d'un port-franc modifie en effet la nature des franchises: ce qui était réservé aux citoyens ou aux étrangers domiciliés dans la ville et donc accepté par la communauté de venait dorénavant accessible à tous. L'ancien privilège de réexportation dont bénéficiaient les Niçois et les étrangers originaires de la ville⁴³, les avantages en matière de "vieille gabelles", la franchise du droit de 2%, le privilège d'exemption des droits de traite, tout cela s'effacerait à l'avenir devant la franchise générale et ouverte. Le "sauf-conduit général est une notion liée aux nouvelles politiques mercantilistes; elle est trop importante, trop différente aussi des conceptions médiéval les pour ne pas influencer profondément sur l'évolution commerciale d'une cité. On pourrait constater à propos de Nice, mais cela dépasse le cadre de cette étude toutes les conséquences qui résultèrent de l'extrême libéralisme dont on fit preuve en matière de droit d'asile⁴⁴. Le problème de la contrebande est à n'en point douter lié à celui du "sauf-conduit général"; la politique d'ouverture et d'accueil suivie par les autorités de tutelle du port-franc de Nice-Villefranche ne sera jamais exempte d'un certain laxisme, même si on émit quelquefois des réserves sur l'opportunité d'accueillir les sujets d'un Etat ennemi ou quelque auteur de banqueroute frauduleuse⁴⁵.

A cette politique permanente d'ouverture annoncée très publicitairement par l'article premier de tous les édits ne correspond qu'une exemption très partielle des droits portant sur les marchandises; l'évolution vers la franchise générale se fit en plusieurs étapes et fut très influencée par les avantages préexistants⁴⁶.

⁴² Pour L.DERMIGNY : "Escalaes..." op.cit.p.547, le port-franc de Nice est "une franchise potentielle plus intéressante par le climat et la part d'illusion qu'elle reflète que par sa portée réelle qui dépourvue de support véritable en ces lieux d'ailleurs trop mal placés pour donner naissance à un grand centre commercial restera longtemps peu efficace".

⁴³ L'article XXVI de l'"Acte de dédition" assimilait le citoyen et l'étranger originaire de la ville et les opposait aux étrangers non originaires: "...quod nulla persona dictas ballas quas ut superius in civitate mitti contigerit recipiat nec recipere possit nisi civis vel oriundus dicte civitatis Nicie ut commodum civibus et non forensibus applicetur". La disposition resta applicable jusqu'à l'établissement du port-franc.

⁴⁴ On consultera la statistique établie par J.M. BESSI: "Les étrangers..." op.cit.,: sur les années 1761-1781; l'instabilité professionnelle de nombreux prétendants au port-franc y apparaît avec évidence.

⁴⁵ Une lettre du bureau d'Etat de Turin en date du 3 juillet 1761 précisait à l'intention du Consulat de Mer de Nice qu'il n'était pas dans la volonté du Roi de refuser le bénéfice du droit d'asile aux banquiers auteurs de banqueroutes frauduleuse (" Raccoltà..." vol;17, p.405). A la fin du XVIII^e siècle, banqueroute et faillite frauduleuses étaient devenues aux yeux de l'administration turinoise des fautes assez graves pour justifier le refus d'installation ou d'accueil (" Raccoltà..." vol.17 p.409 et 410).

⁴⁶ Les textes réglementaires se rapportant au port-franc de Nice-Villefranche ont été publiés par F.A.DUBOIN: " Raccoltà..." vol.17. Les principaux règlements sont du 22 janv.1612 (p.325); 1er janv.1613 (p.334); 26 mars

En établissant le port-franc au mois de janvier 1612, le duc de Savoie poursuivait deux objectifs complémentaires: attirer à Villefranche un trafic de caractère international et faciliter l'importation de ces marchandises vers le Piémont par une réduction des droits de douane perçus à l'entrée en Piémont; cette réduction fut mentionnée de façon assez constante par tous les édits. Il n'y a pas sur ce plan d'évolution remarquable, ce qui montre que dès 1672 la préoccupation dominante du pouvoir ducal était avant tout de faire de Nice la porte maritime du Piémont⁴⁷. Le souci d'étendre les franchises locales est, au moins à l'origine, totalement inexistant. La création du port-franc entre dans le cadre d'une politique commerciale conçue au niveau de l'Etat et n'impliquant en aucune façon l'octroi de nouveaux privilèges locaux. C'est sur cette question que se manifesteront le plus fortement les tendances évolutives.

C'était une sorte de gageure que de vouloir attirer à Villefranche un courant commercial international. Sans tradition, ni infrastructure commerciale, l'entreprise paraissait vouée à l'échec. Le législateur prit néanmoins en 1612 et 1623 deux séries de mesures propres à favoriser le succès de l'entreprise: d'abord en accordant aux bâtiments gros porteurs peu habitués à fréquenter ces parages, la franchise de tout droit d'importation dans le comté⁴⁸, puis en étendant le bénéfice de la mesure aux bâtiments de provenance lointaine, venant "d'au-delà du détroit de Gibraltar, du golfe de Venise et de Barbarie" quelle que soit leur portée⁴⁹. L'influence de ces mesures sur le système de franchises du pays niçois paraît singulièrement réduite puisque le seul droit perçu à l'importation est le droit de 2%. Aucune franchise à l'exportation n'était prévue, la traite et le droit de 2% restaient donc imposables, sauf les privilèges locaux préexistants. C'est au plus si on acceptait de ne pas percevoir le droit de Villefranche sur les produits achetés pour les besoins personnels des équipages⁵⁰. Étonnante limitation d'une réglementation qui s'annonçait très large et qui laissait subsister tous les droits à l'exportation⁵¹.

L'extension progressive des franchises de Livourne et de Gênes et leur concurrence croissante devaient contraindre le pouvoir ducal à prendre des mesures supplémentaires: entre 1626 et 1633 une série de règlements étendait les avantages du port-franc aux bâtiments de faible portée déjà habitués à fréquenter les ports et plages du Comté: la franchise des droits à l'importation leur était accordée⁵² et l'ensemble franc était étendu aux plages et abris de la côte est du Cap-Ferrat-St-Hospice⁵³. La portée de cette mesure, qui intéressait tout le commerce de cabotage, était considérable et cela d'autant plus que l'extrême difficulté des communications par voie de terre faisait souvent préférer la route maritime à l'ancienne voie romaine et au gué de St-Laurent du Var. La nouvelle disposition ne pouvait qu'accentuer les avantages de la

1626 (p.337); 30 oct.1633 (p.359); 8 juin 1652 (p.374);19 jui1.1650 (p.331) et 12 mars 1749 (p.393).

⁴⁷ Art.5 (1612); 4 (1613); 7 (1626); 6 (1633); 8(1 652);7 et suivants (1749). Tous réglementent les réductions tarifaires de la douane.

⁴⁸ La franchise concernait les bâtiments dont la portée dépassait 500 salmes, soit 200 tonneaux.Art.2 de l'édit de 1612. Les bâtiments assurant le commerce de cabotage étaient en règle générale d'une portée très inférieure.

⁴⁹ Art.2 de l'édit de 1613 qui leur promettait franchise de tout "dacito, tratta, gabella, padaggio e qualunque imposto..."

⁵⁰ Art.9 de l'édit de 1612 qui précisait que l'en devait jouir de cette exemption "senza abuso" et art:8 de l'édit de 1613,

⁵¹ On avait meure estimé utile de préciser que l'embarquement des marchandises invendues pourrait se faire sans paiement de droits.: art.6 (1612) et 5 (1613).

⁵² Les bâtiments concernés étaient ceux jaugeant moins de 200tx. La franchise ne jouait qu'en cas de vente des marchandises; l'imposition était maintenue pour les opérations de transit (art.2 des édits de 1626 et 1633). Les marchandises invendues pouvaient être réembarquées sans paiement de droit à la seule condition que le propriétaire ou le patron ait satisfait aux formalités de publicité et de délai prévues dans le cadre de l'exposition en vente des marchandises (20 jours d'exposition en vente étaient prévus par l'art.6 de l'édit de 1626, ramené à 12 jours par l'art.9 de l'édit de 1633).

⁵³ Art.1 de l'édit de 1625.

route maritime et comme il était toujours facile de trouver dans quelque port ou sur quelque plage un pêcheur ou un patron intéressé moyennant quelques sous, par une opération de transport, si minime soit-elle, l'intérêt de la route terrestre devenait de moins en moins évident; l'exemption du droit de 2% à l'importation compenserait dorénavant les inconvénients d'un détour par la voie maritime.

Ce n'est que dans une troisième étape, celle des édits de 1652-1653, que fut établie de façon officielle la franchise des droits de traite et de 2% de Villefranche pour les marchandises exportées par le port-franc⁵⁴. Le règlement général de la traite foraine Publié en 1650 était en parfaite contradiction avec ces édits: il en restait à l'ancienne franchise de la traite, celle de 1575, réservée aux seules productions niçoises⁵⁵. Les fermiers de la traite s'appuyant sur leur nouveau règlement supprimèrent les facilités accordées jusque là et multiplièrent contrôles et taxations. Leurs plaintes répétées provoquèrent un rétablissement général de la traite foraine dans le Comté durant quelques années⁵⁶. En 1700 on rapportait la mesure⁵⁷ et en 1702 le nouveau règlement de la traite était accordé aux anciennes dispositions prévues dans les édits du port-franc⁵⁸. La franchise des droits de traite et de 2% était, dans le cadre de ce dernier, un fait désormais acquis. Mais les règlements du port-franc ne prévoyaient

que l'exemption des droits pour les seules productions du Comté; c'est ce que venait de confirmer le règlement de la traite, par nature évidemment applicable aux seules productions locales. Personne n'avait prévu le cas des réexportations, c'est-à-dire des marchandises entrées en franchise de droits par le port-franc et ressortant quelques semaines ou quelques mois plus tard en l'état. Aucun texte ne prévoyait leur exemption; en pratique. On avait pris l'habitude de ne pas les taxer mais en fait elles restaient passibles du droit de 2%. Les fermiers de la traite qui se trouvaient également être cette fois-là ceux du droit de 2% procédèrent à une analyse rigoureuse des textes et conclurent que les règlements du port-franc et la traite n'autorisaient que l'exemption des productions locales; l'imposition des réexportations leur parut justifiée. Ainsi fut établie de 1720 à 1731 l'imposition d'un droit de 2% appelé timidement "droit de sortie" pour ne pas trop raviver le souvenir de l'exemption coutumière du droit de Villefranche⁵⁹.

La position de ces fermiers pointilleux, avantagés par leur double situation de concessionnaires de la traite et du droit de Villefranche et, d'après certains, à la solde de commerçants génois malveillants et jaloux de la prospérité de ce commerce de réexportation avait au moins le mérite de mettre en évidence la nature profonde du port-franc; il apparaissait clairement que le développement d'un commerce local de réexportation n'avait jamais été le souci dominant du législateur.

Après une longue controverse, raison était donnée en 1731 aux marchands niçois: l'imposition de ce "droit de sortie" était contraire au "sens et à l'esprit du port-franc" et le règlement de la traite foraine, malgré sa portée générale, ne pouvait y déroger. Les dispositions de ce texte furent critiquées au plus haut niveau et on blâma les autorités locales, l'intendant en particulier, qui avaient permis l'application d'une telle mesure pendant aussi

⁵⁴ Art.3 de l'édit de 1652 "...Compendiamo parimente in questa essentione le robbe nascenti e che si fabricano nella città di Nizza e contado", et art.11 de l'édit de 1658.

⁵⁵ Art.23: "Piu si dichiarano essenti ci cittadini di rizza dal pagalento di detta tràtta per li frutti che raccoglieranno e mercanzie crie fabricano nella città di Nizza e suc) territgrio conforme alla convenzione delli 23 marin 1575".

⁵⁶ "Raccoltà..."vol.24, p. 2004, 27 avr.1697, et ach:dép.A.M. Città e Contado. M9. L4 et M9. L26.

⁵⁷ "...in vista d'acrescere il commercio..." Arch.Dép.A.M. Città e Contado. Dritto di Villafranca, M5-L4-P10.

⁵⁸ "Capitoli da osservarsi nella gabelle unite di dogana, tratta foranea e transito".Torino, 1702 (arch mun. de Nice) art.32. repris par le règlement de 1720: "Raccoltà..."vol.24, p. 2139, art.31

⁵⁹ Pour les développements de cette longue et complexe affaire "fermier Casa contre marchands niçois", arch.dép.A. Città e contado. Dritto di Villafranca. 119-L16-P501; M1 ad-L13-P847 et N7-L19-P305.

longtemps. Pour les partisans du port-franc le succès ainsi obtenu était complet et d'autant plus remarquable que de façon générale, en cette première moitié du XVIIIe siècle les offensives menées par des compagnies fermières de plus en plus puissantes contre les privilèges locaux étaient souvent couronnées de succès dans le cas de Nice, leur recul marque l'affermissement définitif du régime de franchise. Le dernier règlement du port-franc, publié en 1749 et resté applicable jusqu'en 1851, entérina ces mesures, remit à jour certaines dispositions vieilles et réorganisa le système de déductions tarifaires à l'entrée en Piémont sans introduire d'innovation essentielle dans la pratique reconnue et acceptée depuis 1731⁶⁰.

La suppression, élément par élément, de toutes les impositions portant sur les importations et les exportations par voie de mer devait inévitablement avoir des conséquences sur la perception des droits payés par voie de terre, traite foraine et droit de Villefranche à l'entrée, à la sorte et pour transit. Dans la partie sud du Comté où jouait déjà l'ancienne exemption des droits de traite, la non perception du droit de 2% à la sortie était devenue depuis longtemps une situation normale⁶¹. La disparité croissante existant entre les droits perçus dans la partie littorale et ceux du haut pays où traite et droit de 2% étaient perçus à peu près normalement, fut atténuée par les dispositions d'un manifeste de la Chambre des Comptes de Turin publié en 1755 qui supprimait le droit de 2% à l'entrée et à la sortie par voie de terre partout où il était encore perçu⁶²; son maintien pour les opérations de transit, en fait limitées aux enclaves frontalières, ainsi que celui de la traite foraine dans l'arrière-pays laissaient subsister un système douanier résiduel⁶³ fonctionnant à l'aide d'un nombre réduit d'agents; d'ailleurs la plupart d'entre eux payés au prorata des recettes effectuées, ne percevaient aucune rétribution fixe⁶⁴.

Cette pratique, ajoutée au fait que les premiers agents organisés en brigade ne firent leur apparition dans le Comté que fort tard, au XIXe siècle⁶⁵, rendait impossible toute surveillance douanière sérieuse aux frontières terrestres⁶⁶.

Ensermé entre deux cordons douaniers rigoureux, le français et le piémontais, le régime douanier du pays niçois apparaît par contraste comme presque totalement libéré de toute contrainte. La symbiose entre le port-franc et son arrière-pays est presque totale et entraîne une telle extension du régime de franchises que l'expression de port-franc, traditionnellement utilisée pour qualifier le régime douanier niçois paraît singulièrement inadaptée pour une franchise étendue à un territoire de 3000 km². Port-franc? Zone franche? Simple question de terminologie diront certains; pourtant les problèmes techniques de la surveillance douanière

⁶⁰ Cf in "Riccoltà.."vol.17, pp. 393 et sq. Le règlement de 1749.

⁶¹ L'existence d'une pratique coutumière non conforme aux règlements de la traite et même du port-franc surtout pour les impositions par voie de terre apparaît très nettement dans l'enquête préliminaire faite en vue d'une simplification des régimes d'imposition. Arch. dép. des A.M. Contado. M2 dad- L10-p1094

⁶² Manifeste général du 12 mai 1755,"Raccoltà.." vol.214, p.239 osq

⁶³ C'est-à-dire, limité aux seules perceptions du droit de Villefranche pour les opérations de transit maritime et de la traite foraine pour les exportations par voie de terre; encore faut-il préciser que l'imposition de la traite par voie de terre dans le sud du comté était supprimée dès le 26 janvier 1756 ("Raccoltà..." vol.24 p.2396) et cela en conformité avec l'ancienne franchise établie en 1575.

⁶⁴ Arch.Dép.A.M. Fonds sarde I.10/23"Stato generale di tutti glu uffizi. di dogana o gabella stabilitti nella Provincia di Nizza"(1832), (tableau page suivante) Cette organisation des perceptions et des contrôles au XIe siècle est très semblable, au moins dans ses grandes lignes, à celle qui existait déjà au XVIIe siècle. Cf. par exemple: Arch. dép.A.M., Arch. di Stato di Torino, art.52-§ 2,compte 11 (1619-1620), compte 15 (1628), compte 31 (1725)...

⁶⁵ La mise en place de ces brigades ne concerne que les gabelles du sel, des poudres et du tabac. Les agents des douanes que l'on rencontre dans le pays niçois sous l'Ancien Régime (douanier installés à Nice en1736, Place Victor, actuellement Garibaldi-cf. répertoire du fonds "Paesi per A et B M6-L33 aux arch. des A.M.

⁶⁶ En l'an IX la direction des douanes de Nice comptait 297 agents répartis de la façon suivante: 4 supérieurs,31 préposés de bureaux, 262 préposés des brigades auxquels il faut ajouter les 32 marins du Schebeck garde-côtes.: arch. dép. A.M. Fonds Consulat et Empire P.292 (La zone de surveillance étendue au département des Alpes-maritimes était sensiblement plus vaste que l'ancien comté).

Agents percevant un traitement fixe	Agents percevant un pourcentage sur les recettes	
	10%	30%
Douanes:		
Nice 2000 L	Villeneuve d'Entr.	La Croix
Baumettes 800 L	Isola	La Penne
La Turbie 800 L	Tende	St-Léger
Castillon 800 L	St-Etienne	Daluis
Villefranche 800 L	Saorge	Sigale
	Breil	Guillaumes
	Sospel	
	Castellar	
	Gerbio	
	Ste Agnès	
	Eze	
	St-Martin du Var	
	Gilette	
	Puget-Thénières	
Gabelles		
Nice: 4 agents percevant un traitement compris entre 1200 et 1800 L		
Tende: 1000 L		

posée aux Etats voisins et les conséquences en matière de contrebande sont si différents dans chacun des cas que l'on peut se demander si ce n'est pas plutôt un problème de qualification juridique.

La critique révolutionnaire de ce type de franchise et les controverses qui entourèrent

le rétablissement de certains ports-francs après 1815 firent mieux ressortir la distinction et les conséquences⁶⁷; au début de la Restauration sarde un consul de France à Nice nommé Bertrand de Candolle Marseillais d'origine et sans doute instruit par les récentes polémiques provoquées par le bref rétablissement du port-franc de Marseille, s'étonna de ne trouver aucun cordon douanier aux limites du port ou de la ville comme cela était le cas ailleurs.

Cette originalité du régime de franchises⁶⁸ qu'il mettait en évidence dans un rapport adressé au ministre des affaires étrangères, passa toujours inaperçue des niçois; il est vrai que pour eux le régime privilégié, produit du temps jamais sanctionné solennellement par un texte unique, participait davantage de la réalité quotidienne que de la définition juridique.

Le rétablissement des privilèges dès 1814⁶⁹ après vingt-deux ans d'interruption, devait s'effectuer dans un contexte politique très différent: le rattachement du duché de Gênes au royaume de Sardaigne devait réduire de façon considérable l'intérêt que pouvaient porter jusque-là les souverains de la Maison de Savoie à leur unique débouché maritime.

Les critiques génoises seront constantes et d'autant plus incisives que le principe et l'utilité de telles franchises avaient été violemment contestées un peu partout au cours des

⁶⁷ Sur les oppositions au port-franc manifestées à Nice après 1815 : L.MARTIGNY Mémoire sur Nice en 1818 d'après un manuscrit. de J.B. GUIDE Bib. de Cessole Musée Masséna les opinions du comte CAISSOTTI de Roubion idem, carton 130 Turin.

⁶⁸ Cette franchise aussi simple qu'illimitée ne peut être comparée aux différents essais de ce genre qu'on a pu faire en France"Arch. Min. aff. étrangères, Sardaigne-Nice,T.18,1814-1817, cité par R.TRESSE: "Le marasme économique..."op.cit. Les successeurs de Candolle au poste de Consul de France à Nice reviendront souvent sur cette idée -ils sont d'ailleurs les seuls-:"La ville...et une partie assez considérable du Comté ont le privilège de recevoir exemptes de droits de douane toutes les marchandises et les denrées qui lui arrivent de l'étranger..."(Baron. de Canclaux.; arch.A.M.,Z7, cité par R.TRESSE "La contrebande maritime du port de Nice au début du XIXe siècle", annales éc.soc.civ.1964,p.226)."Il n'y a pas de douanes à Nice excepté le sel, la poudre et le tabac, tout y entre en franchise.."(GAILLARD de FERRY en 1850 dans un rapport adressé au ministre des aff. étrangères. A.D.A.M. Z 19. f° 357).

⁶⁹ H.DE CESSOLE:"Réflexions..."op.cit.p.104 mesure reprise

années précédentes. Les arguments ne manquèrent pas et les conséquences néfastes du droit d'asile furent souvent mises en évidence⁷⁰. Le pouvoir souverain qui avait autrefois défendu le port-franc contre les empiètements des ferries commençait à considérer les événements avec un certain détachement. Les conditions pour qu'apparaisse un processus d'altération des franchises se trouvaient ainsi réunies⁷¹.

Dès 1822, le pays niçois se trouvait soumis au régime général en matière de droits d'importation des grains⁷². Certes la mesure n'était pas directement dirigée contre le port-franc de Nice puisqu'elle dépendait d'une décision générale destinée à corriger les variations des prix intérieurs par des tarifs douaniers mobiles; il parut impossible de laisser Nice en dehors de la zone d'application de l'échelle mobile, car en matière d'approvisionnement en céréales la région était trop dépendante des importations piémontaises⁷³. Quoi qu'il en soit la mesure fut considérée comme une atteinte aux privilèges régionaux d'autant plus grave qu'elle était la première. Les blessures suivantes furent par contre directement prises pour restreindre le domaine d'application du port-franc; leurs instigateurs étaient surtout des commerçants génois mécontents des avantages fiscaux accordés aux utilisateurs de la route Nice-Tende. Peu leur importait que le port de Nice bénéficiât de la franchise la plus large pourvu que l'élément concurrentiel, la protection de la route internationale du col de Tende, disparût; leur puissance commerciale leur assura un rapide succès: dès 1830 la franchise du droit de transit pour les marchandises destinées à la Suisse, l'Allemagne ou l'Autriche et passant par le col de Tende était supprimée⁷⁴. Puis une série de relèvements tarifaires de la douane finissait en 1835 par supprimer tous les avantages que le commerce d'importation en Piémont pouvait trouver en transitant par Nice⁷⁵.

Toutes ces mesures étaient davantage destinées "à placer Nice hors de l'Etat"⁷⁶, à éliminer les facteurs les plus directement contraires aux intérêts génois, plutôt qu'à supprimer la zone franche. Sur ce plan-là les franchises restaient largement intactes. Tout devait changer après 1849. Les profondes réformes politiques intervenues cette année-là dans le royaume de Sardaigne devaient entraîner une remise en question décisive des rapports politiques existant entre le comté de Nice et Turin⁷⁷: l'établissement d'un parlement bicaméral muni de larges pouvoirs devait en effet faciliter les entreprises des adversaires du régime de faveur. Il ne serait plus possible désormais de défendre les privilèges locaux, comme cela avait été fait jusque-là, par simple requête adressée à un prince de qui tout dépendait. L'avenir des franchises était lié à la volonté d'un Parlement dont la Chambre des députés ne comptait que

⁷⁰ L'année suivante par un manifeste caméral du 6 juil. 1815, in "Editti e manifesti", recueil de textes réglementaires et législatifs de la restauration sarde. La seule modification importante concernait la suppression du droit de 2% perçu sur les opérations de transit maritime; la traite foraine restait toujours régie par le règlement du 14 janv. 1720 et, le manifeste caméral du 12 mai 1755; elle prenait dorénavant le nom d'"Uscità".

⁷¹ Il convient d'ajouter qu'au cours des vingt-deux années précédentes le commerce entre Nice et le Piémont a considérablement souffert de l'ouverture de la frontière provençale; les transactions commerciales entre Nice et la Provence ainsi accrues au cours de cette Période, resteront fortes pendant la Restauration sarde. H. de CESSOLE: "Réflexions..7p.18; et le 25 nov. 1848, le député de Puget-Théniers, Léotardi, dénonçait devant la Chambre à Turin cette situation.: "Notre position est telle que, séparés du Piémont par la chaîne des Alpes, nous ne pouvons avoir de commerce qu'avec la France et que si nous avons, un. écu il faut qu'il nous vienne de notre voisine qui nous serre avec sa douane commune dans un cercle depuis Barcelonnette jusqu'à la Mer "Citt; par R.LIOETAUD: "Histoire du pays niçois" Monaco, 1972, p.227.

⁷² art.1 du manifeste caméral du 29 mai 1822 in "Editti e Manifesti" et "tariffa generale dei dritti d'entrata d'uscità e d'astellagio "Torino 1850.Dispositions particulières au comté de Nice. Pp.247-256.

⁷³ Un système identique d'échelle mobile applicable aux importations de blés et farines était également établi en France en 1822. J. BASTID: "Les douanes", PUF.1965, p.11.

⁷⁴ Privilège annulé par la Chambre des Comptes le 10 mars 1830, -D CESSOLE: "Réflexions.."op.cit.p.15-; application du tarif publié avec le manifeste caméral du 19 février 1830. "Tariffa generale.op.cit.Turin 1850

⁷⁵ H.DE CESSOLE: "Réflexions..."op.cit.pp.12-17.

⁷⁶ H.DE CESSOLE: "Réflexions..."op.cit.p. 18.

⁷⁷ Cf. A.COMPAN:"Histoire de Nice et de son Comté". Nîmes 1973 T.2, pp. 220-224 et pp.233-234.

cinq représentants de la province de Nice isolés au sein d'une assemblée de plus de deux cents membres⁷⁸. Le nouveau cadre constitutionnel n'offrait que de très faibles moyens de défense; par contre, les critiques des représentants ligures⁷⁹ devaient évidemment y trouver l'accueil favorable de tous ceux, et ils étaient nombreux, qui considéraient que toute reconnaissance des disparités les plus marquantes était contraire au principe dominant de l'unité. La réforme du régime douanier fut donc aussitôt mise à l'ordre du jour; elle fut réalisée en deux étapes, d'abord à l'automne 1851 par la suppression du port-franc⁸⁰, puis au début de l'année 1854 par le rapport du cordon douanier aux frontières du Comté⁸¹.

Ainsi prenait fin ce régime de faveur particulièrement durable, produit du temps et des circonstances les plus favorables. Les protestations locales furent vaines, mais par-delà les polémiques qui entourèrent la suppression des privilèges il apparut nettement que le port-franc était devenu un mythe politique porteur de prochains bouleversements. Les partisans du rattachement à la France y puiseront bientôt leurs arguments les plus convaincants.

Michel BOTTIN

⁷⁸ La Province de Nice comptait environ 100.000 habitants; celle des "états sardes dépassait les 4 millions.

⁷⁹ Les commerçants des rivières de Gênes (Ponent) adressèrent de 1814 à 1850 un nombre considérable de pétitions tant au Parlement de Turin qu'au ministère des affaires étrangères de France; ils y accusent les Niçois de commettre des irrégularités commerciales, notamment à propos du commerce des huiles et de favoriser la contrebande. Cf. par exemple l'opinion du consul de France GAILLARD DE FERRY en 1850, arch.Dép.A.M. Z 19 (Rapport du 31-1-1850, f°344 à 383).

⁸⁰ 14 juillet 1851. Les dispositions spéciales prévues par le nouveau tarif ("Tariffa generale delle dogane Sarde", Torino 1851) prévoyait à l'art. 38 la suppression du port-franc pour le mois suivant, et le régime douanier de faveur à compter du 1-1-1854, à l'art.45, la suppression des anciens tarifs de sortie, et à l'art.48, la suppression des dernières réductions à la douane de Limone. Cf. également "Atti del Governo".

⁸¹ Le texte d'application est du 23 juillet 1854("Atti del governo") il prévoyait à l'article 1, la suppression de l'ancienne ligne douanière (Postes d'Entracques, Limone, Isola, Dolceacqua, Pigna, Sospel, Breil, Saorge, La Brigue, Tende et Eze.)